

# MAZDA CENTENARY



100 ans d'une *success story* japonaise

## ROTATIF

Vivez l'histoire du légendaire moteur rotatif.

---

## DESIGN

L'approche inédite de Mazda en matière de design, intimement liée à ses origines japonaises.

---

## TECHNOLOGIE

Indépendants et créatifs : les ingénieurs de Mazda suivent leur propre voie, jalonnée d'innovations originales.

---





# 2020

va être le théâtre d'un événement très important pour Mazda : c'est en effet cette année que la société va devenir *shinise*. Au Japon, ce terme est réservé aux entreprises pouvant se prévaloir d'une histoire exceptionnellement longue et d'une fière tradition. Le 30 janvier, date du 100e anniversaire de Mazda, nous rejoindrons ce club exclusif - et quel siècle cela a été ! En tant qu'entreprise, nous y avons accompli énormément de choses. Opérant à l'origine dans le secteur des produits du liège, nous sommes devenus un constructeur automobile indépendant de renommée internationale et couronné de succès. Nous avons redonné vie au moteur rotatif et mis au point une série de technologies révolutionnaires, dont la toute dernière Skyactiv-X, qui repousse les limites du moteur à combustion interne, et s'avère déjà une grande réussite.

Nous avons créé un langage de design unique qui associe la tradition japonaise au style contemporain, l'artisanat humain aux modes de production modernes. Nous avons lancé des modèles emblématiques qui font, depuis des décennies, le bonheur de nos fans. Et nous avons conquis le cœur de millions de clients fidèles dans le monde entier - notamment en Europe - et vendu environ 1,5 million de voitures en 2019. Au fil des décennies, Mazda a connu des bouleversements et des tragédies, mais aussi d'immenses succès et des triomphes spectaculaires. Ce jalon important nous fournit l'occasion de regarder en arrière et de réfléchir à certaines des étapes majeures qui nous ont menés là où nous sommes aujourd'hui. C'est là l'objet de la présente publication. Sa lecture vous permettra de mieux comprendre Mazda et ses origines, mais elle est aussi l'occasion d'appréhender le futur et de se faire une idée de ce qui attend Mazda.

Dans les années à venir, nous voulons continuer à optimiser le plaisir de conduite pour nos clients. Nous n'aurons de cesse également de cultiver notre ambition d'être reconnu comme une marque plus premium, un objectif auquel nous souscrivons avec la conception raffinée et la haute qualité technique qui caractérisent notre nouvelle génération de produits. Dans le même temps, nous sommes déterminés à réduire les émissions de carbone grâce à notre stratégie multi-solutions - non seulement sur le papier, mais aussi dans la réalité, « du puits à la roue ».

Les défis qu'il convient de relever à cet égard ne sont pas une mince affaire. Mais ceux-ci ne nous ont jamais fait peur. Notre état d'esprit particulier face aux difficultés - ce que nous appelons Mukainada ou « esprit de *challenger* » - a largement contribué à nous amener si loin. Mais nous n'aurions pas pu y parvenir seuls. Je voudrais profiter de cette opportunité pour exprimer ma sincère gratitude à tous nos employés, nos fans, nos partenaires et concessionnaires, nos investisseurs et à tous les autres membres de la communauté Mazda qui nous ont soutenus jusqu'à présent. J'espère qu'en jetant ensemble un regard sur ces cent premières années, nous pourrions les considérer comme les fondations d'un futur encore plus brillant pour Mazda - un futur que nous continuerons à créer de concert.

Je vous souhaite le plus grand plaisir à la lecture des récits relatant les 100 ans d'histoire de Mazda dans ce magazine anniversaire !

**YASUHIRO AOYAMA**

Président & CEO Mazda Motor Europe



# SOMMAIRE

## 1 MAZDA ET HIROSHIMA

Le phénix renaît de ses cendres  
Page 6

LES MAZDA DE LÉGENDE :  
1960 | R360 Coupé 12

## 2 LE MOTEUR ROTATIF

Un véritable défi  
Page 16

LES MAZDA DE LÉGENDE :  
1967 | Cosmo Sport 110 S 24

## 3 TECHNOLOGIE MAZDA

La philosophie Mazda :  
une différente approche  
de l'ingénierie  
Page 28

LES MAZDA DE LÉGENDE :  
1969 | Luce R130 Rotary Coupé 34

## 4 LE DESIGN MAZDA

La beauté du mouvement  
Page 38

Interview de Ikuo Maeda,  
directeur international  
du design  
Page 46

LES MAZDA DE LÉGENDE :  
1972 | RX-4 Coupé 48

Les modèles Mazda  
au fil du temps  
Page 78



## 5 SAVOIR-FAIRE

La perfection du geste  
Page 52

Interview de Jo Stenuit,  
directeur du design,  
Mazda Motor Europe  
Page 55

LES MAZDA DE LÉGENDE :  
1978 | RX-7 1<sup>re</sup> Génération 56

## 6 MAZDA MX-5 : L'ICÔNE DE LA MARQUE

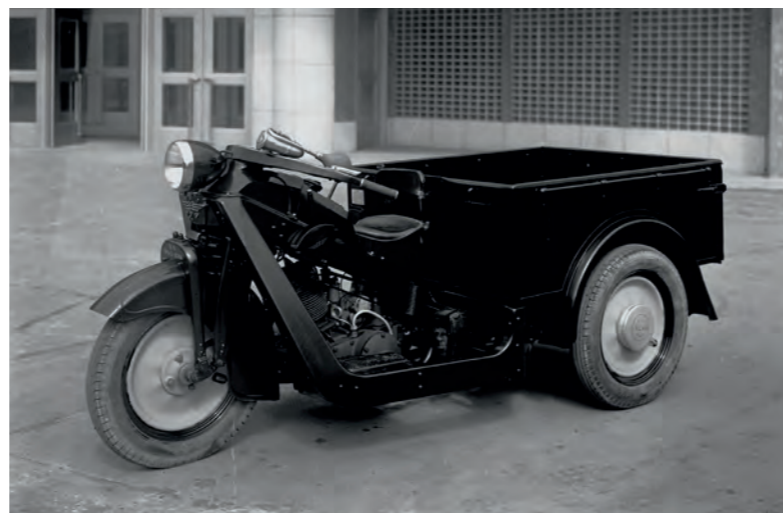
L'incarnation de l'esprit  
*Jinba Ittai*  
Page 60

LES MAZDA DE LÉGENDE :  
1991 | RX-7 3<sup>e</sup> Génération 68

## 7 LA FASCINATION POUR LA MARQUE

Mazda : une expérience  
émotionnelle  
Page 72

Interview avec la famille Frey,  
propriétaire du Mazda Classics  
Museum  
Page 76



Comment les fans de Mazda tout  
autour du monde entretiennent la  
dynamique autour de la marque.  
72



Où tout a commencé : une ville, une entreprise  
et un esprit de défi en commun. 6



Patience, expertise  
et obsession de la  
perfection sont les  
caractéristiques de  
nos *takumi*. 52



Simplicité,  
mouvement, énergie  
– expérimentez  
l'essence du design  
de Mazda. 38



Prenez place à bord du modèle le plus reconnaissable  
de la gamme Mazda : le MX-5. 60

## 1

## MAZDA ET HIROSHIMA

Une histoire partagée crée un lien tout spécial. Et l'histoire de Mazda est intimement liée avec sa ville de naissance, Hiroshima. De 1920 jusqu'à aujourd'hui, elles ont interagi de façon constante, dans une relation forte et au travers d'événements tout particuliers.

Photo: Sean Pavone / Shutterstock.com



## LE PHÉNIX RENAÎT DE SES CENDRES

Le nom d'Hiroshima est, et sera probablement toujours, lié à un événement dévastateur : le largage de la première bombe atomique. Depuis lors, la ville s'est radicalement transformée, mais son histoire hors du commun demeure omniprésente - tant chez ses habitants que dans ses entreprises.

Aujourd'hui, Hiroshima est une ville à la fois charmante et pleine d'énergie.



Lorsque les visiteurs viennent pour la première fois dans la ville d'Hiroshima, il s'attendent rarement à y trouver une telle beauté. Aussi, descendant du train JR Shinkansen pour se rendre au centre-ville dans l'un des célèbres tramways, ils peuvent être surpris et véritablement émerveillés par certaines de ses attractions. Par l'élégance audacieuse de la tour de cinq étages du château d'Hiroshima. Par la verdure douce et sereine des jardins Shukkei-en qui s'étendent sur les rives du fleuve Ōta, par la vue magnifique qui s'offre pendant le trajet en ferry vers l'île de Miyajima, ou par le goût d'une délicieuse crêpe Okonomiyaki.

### GUERRE ET PAIX

En même temps, on ne peut bien sûr pas oublier l'histoire brutale et tragique de la ville natale de Mazda, dans le sud-ouest du Japon, tant elle reste présente et presque tangible à chaque coin de rue. La charpente squelettique du dôme du Mémorial de la paix a, l'élément architectural le plus connu de la ville, rappelle constamment à chaque passant les terribles événements du 6 août 1945 : l'édifice, qui servait à l'époque de hall d'exposition de produits industriels, est l'une des rares constructions qui ait résisté, en partie, à l'explosion de la bombe atomique américaine qui a détruit la plus grande partie de la ville - et, avec elle, des siècles d'histoire économique et culturelle.

Photo: Sean Pavone / Shutterstock.com

La production de la première voiture particulière de Mazda, la R360 coupé, a débuté en 1960.



Le siège et les usines de Mazda sont partie intégrante de la ville d'Hiroshima.



Un véhicule à trois roues siglé Mazda dans les rues de Hiroshima : une image familière à l'époque.

### GRANDEUR ET CHUTE D'UNE CITÉ

En japonais, Hiroshima signifie littéralement « grande île », faisant allusion à la géographie du delta du fleuve Ōta. Après avoir été fondée comme ville-château en 1589, elle s'est rapidement développée et est devenue un grand centre urbain et un important complexe industriel. Au XIXe siècle, un port et une ligne de chemin de fer y ont été construits. L'importance de la ville, tant au plan économique que stratégique, est due à la prospérité des structures industrielles et à la qualité de produits locaux comme le coton, le bambou, les légumes et les fruits de mer. En 1929, Hiroshima se plaçait, avec plus de 270 000 habitants, au septième rang des villes les plus peuplées du Japon.

À la même époque, Toyo Kogyo, un fabricant de matériaux autour du liège fondé en 1920, préparait son entrée dans le secteur industriel du transport : sous la direction du président de

la société, Jujiro Matsuda, la production en série du véhicule commercial à trois roues Mazda-Go débuta en 1931 – le premier de l'entreprise, qui connut un succès majeur. Ce n'était certainement pas un hasard si l'une des entreprises les plus fascinantes du Japon choisit de développer ses activités en plein dans ce moment de floraison économique.

Puis vint le cataclysme. Le 6 août 1945, un avion de combat américain largua la bombe atomique « Little Boy » – une conséquence des événements du Pacifique au cours de la Seconde Guerre mondiale. Elle frappa la ville, au sens littéral, comme sortie de nulle part. Les souffrances et la dévastation qui en résultèrent furent sans égales, et leurs conséquences se font encore sentir aujourd'hui. Il aurait été parfaitement compréhensible qu'une communauté touchée par un tel malheur sombre dans la dépression. Mais dans le cas d'Hiroshima ▶

«PLUS DE 50 % DE NOS EMPLOYÉS  
SONT ORIGINAIRES DE CETTE RÉGION,  
ET NOUS AVONS DONC À CŒUR  
D'ÊTRE PARTIE PRENANTE DE CETTE  
COMMUNAUTÉ»

MASAHIRO MORO, SENIOR MANAGING EXECUTIVE OFFICER

et de Mazda, cela n'est pas arrivé – bien au contraire. Dans son ouvrage *Hiroshima*, l'auteur John Hersey décrit l'atmosphère de la ville un an après l'événement fatidique comme « *une curieuse sorte d'esprit communautaire exalté, comparable à celui des Londoniens après le Blitz – une fierté tirée de la manière dont eux et leurs compagnons de route survivants avaient résisté à une si terrible épreuve* ». Après le choc initial vint le besoin de se serrer les coudes, de ne jamais abandonner, de s'efforcer de toutes les façons possibles de tirer le meilleur parti de situations en apparence désespérées. De se tourner vers l'avenir sans ignorer ni nier le passé.

**UN LIEU SPÉCIAL AU CARACTÈRE PARTICULIER**

Dans cet esprit, l'histoire, l'héritage et le futur de Mazda et d'Hiroshima sont étroitement liés. Chez Mazda, il existe même un nom pour cela : l'esprit Mukainada. Mukainada est le quartier du sud-est de la ville où l'entreprise a été fondée. Comme ce site se trouvait à quelques kilomètres du point d'impact principal de la bombe, en partie protégé par le mont Hijiyama, les endommagements des bâtiments avaient été moins graves que dans le reste de la ville. La compagnie – qui bien sûr avait elle aussi subi de lourdes pertes – assumait par conséquent immédiatement ses responsabilités en contribuant dans la mesure de ses moyens aux premiers secours et à la reconstruction à long terme.

Les employés commencèrent à distribuer des fournitures médicales, à mettre en place des centres de consultation pour aider les familles à se retrouver. Les usines furent dégagées afin de devenir des refuges pour les sans-abri, des hôpitaux d'urgence, voire des bureaux pour les autorités locales et les sociétés de radiodiffusion nationales. De la même manière que Mazda avait profité de l'esprit de la région d'Hiroshima auparavant, la société était désormais en mesure de servir et de soutenir les personnes qui aspiraient à un avenir prometteur.

Quatre mois seulement après la frappe, la production d'utilitaires à trois roues était prête à redémarrer. Pour la population d'Hiroshima, le regain économique de Mazda était un signe stupéfiant de la revitalisation de la ville elle-même, de sa

résurgence, tel un phénix renaissant de ses cendres. Les destins de la ville et de l'entreprise se sont entremêlés, et ils sont encore aujourd'hui indissociables : « *Plus de 50 % de nos employés sont originaires de cette région, et nous avons donc à cœur d'être partie prenante de cette communauté* », déclare Masahiro Moro, Senior Managing Executive Officer de Mazda, qui travaille pour l'entreprise depuis maintenant plus de 30 ans.

**UNE FORCE POUR L'AVENIR**

Aujourd'hui, quelque 75 ans après la catastrophe, Hiroshima reconstruite n'est pas seulement la plus grande ville de la région Chūgoku, à l'ouest de l'île de Honshu, avec plus de 2 millions d'habitants et une vie culturelle et économique en pleine effervescence. Elle est aussi devenue un symbole mondial de la lutte de l'humanité pour la paix.

Ces efforts reposent sur les mêmes idées que celles qui ont nourri l'histoire de Mazda pendant 100 ans. L'esprit Mukainada – la croyance en des façons de procéder qui vous sont propres, ne jamais abandonner, être toujours à la recherche de l'exceptionnel – remonte aux débuts de la société à l'époque de la fabrication de produits du liège jusqu'à l'évolution vers un constructeur automobile porté sur l'innovation : de la redécouverte du moteur rotatif jusqu'aux récentes innovations majeures, telles les technologies Skyactiv. Toutes ces innovations ont été inspirées par la façon dont Hiroshima relève les défis et considère toujours une situation comme susceptible d'être améliorée. Toutes sont nées de l'esprit Mukainada. Et cet esprit continuera demain encore de donner forme aux visions de Mazda.

« *Pour améliorer les choses dans le monde, les dirigeants n'ont jamais baissé les bras face aux défis à relever et aux façons de penser conventionnelles* », a déclaré en 2014 le prix Nobel de la paix, Lech Walesa, alors que Mazda était partenaire du Sommet mondial des lauréats du Prix Nobel de la paix, ajoutant : « *Mazda partage cette passion, et je suis très heureux de travailler avec eux.* » Travailler de concert – vous ne pourriez pas trouver meilleure expression pour définir la façon dont Mazda et Hiroshima sont en train d'élaborer leur avenir commun. ◀

## LES DÉBUTS DE MAZDA À HIROSHIMA



### 1920

Le 30 janvier, Toyo Cork Kogyo Co. Ltd., fabricant de produits autour du liège, débute son activité à Hiroshima.

### 1921

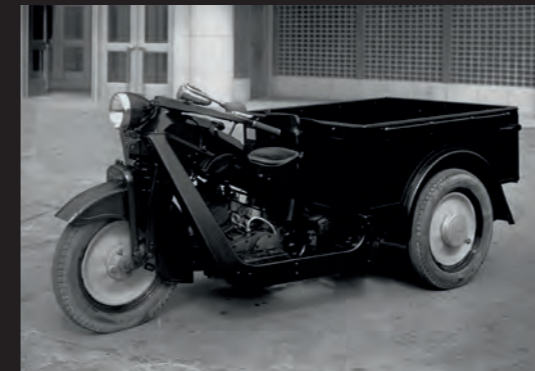
Le président Jujiro Matsuda change l'activité de son entreprise, passant de la production de produits du liège à la construction de machines-outils.

### 1930

Le premier véhicule motorisé de la compagnie est conçu.

### 1931

Le véhicule entre en production sous le nom de Mazda-Go. C'est la première fois que le nom Mazda apparaît.



### 1936

Même si la société est toujours nommée Toyo Kogyo, son logo représente désormais un « M » stylisé pour Mazda.



### 1940

Mazda présente son premier prototype de voiture particulière, mais sa mise en production sera empêchée par la Seconde Guerre mondiale.

### 1945

Après le largage de la bombe atomique, toute production est arrêtée et les bâtiments de l'usine sont utilisés comme hôpitaux d'urgences. La production pourra reprendre vers la fin de l'année.



Les Mazda  
de légende

# R360 COUPÉ



## 1960

La route fut longue entre les premiers produits à base de liège et la première voiture particulière de série. 40 ans après la fondation de Toyo Kogyo, les premières R360 Coupé quittent les chaînes de production, à la conquête des rues de Hiroshima. Un succès immédiat.

# Les Mazda de légende

## R360 COUPÉ

PRODUCTION :  
1960-1969

MOTEUR :  
Bicylindre en V

CYLINDRÉE :  
356 cm<sup>3</sup>

PUISSANCE MAXI. :  
12 kW/16 ch

VITESSE MAXI. :  
85-90 km/h

POIDS MINI. :  
À partir de 380 kg

PRODUCTION :  
65 737 units

Le lancement a coïncidé avec le boom de l'économie japonaise, alors que l'acquisition de véhicules particuliers se démocratisait dans l'Archipel.



La R360 coupé est une mini-voiture, ou *kei car* comme elles sont appelées au Japon. Même si elle comporte quatre places, elle est idéale pour deux personnes.

Le style iconique de ce modèle reste dans la mémoire de tous les fans de la marque.



Environ 2 500 €

# 300,000 ¥ :

LE PRIX DE VENTE DU R360 COUPÉ ÉTAIT  
UNE BONNE AFFAIRE POUR L'ÉPOQUE



# 2

## LE MOTEUR ROTATIF

Le moteur est le cœur de tout véhicule. L'ambition de tout constructeur est de le rendre agréable, puissant, dynamique et économe en carburant – mais les façons d'y parvenir diffèrent. Avec le moteur rotatif, Mazda n'a pas manqué d'audace.



## UN VÉRITABLE DÉFI

Qu'ont en commun un ingénieur allemand des années 20 et un dirigeant japonais des années 50 ? Une vision commune d'un tout nouveau type de moteur. Mais le chemin du succès était pavé de difficultés.



La fabrication des moteurs rotatifs demande un très haut niveau de précision.

Imaginez le moteur parfait. Compact, léger et puissant à souhait. D'une faible cylindrée mais doté d'une courbe de couple parfaitement régulière. Un moteur alliant une grande vivacité de montée en régime et une extrême durabilité. Une sonorité envoûtante mais une absence totale de vibrations. Il y a un siècle, un ingénieur allemand jeta les bases pour que ce moteur de rêve devienne réalité, et c'est en 1967 que Mazda lança le tout premier véhicule au monde animé par un moteur bi-rotor. Depuis cette date, ce chef-d'œuvre de technologie qu'est le moteur rotatif est à jamais associé à l'histoire de Mazda. Des dizaines de constructeurs automobiles ont tenté de développer un moteur de ce type, mais ils ont tous renoncé les uns après les autres lorsqu'ils se sont aperçus de la difficulté de la tâche. En revanche, les ingénieurs de Mazda n'ont eu de cesse de se surpasser – jusqu'à enfin toucher au but. Cette réussite est le fruit d'une véritable prouesse technologique et d'une persévérance acharnée. Même si à l'origine, tout est parti d'un simple rêve.

### LE RÊVE D'UN MOTEUR PLUS PERFORMANT

À l'été 1919, un jeune Allemand de 17 ans, du nom de Felix Wankel, eut une véritable révélation : un groupe propulseur à mi-chemin entre un moteur à turbine et un moteur alternatif. Ce nouveau moteur pouvait accomplir quatre cycles en rotation : admission, compression, combustion et échappement. Son principe de fonctionnement avait été imaginé au 16<sup>ème</sup> siècle et expérimenté depuis lors à de multiples reprises à travers le monde. Toutefois, sa mise en œuvre s'avérait complexe : si ce principe s'appliquait relativement bien aux pompes à eau, la

«DES DIZAINES DE CONSTRUCTEURS ONT CHERCHÉ À DÉVELOPPER UN MOTEUR ROTATIF, TOUS ONT FINI PAR ABANDONNER.»

question de l'étanchéité posait problème avec les moteurs à vapeur et à combustion. Les uns après les autres, toutes les expérimentations furent finalement abandonnées. Pourtant, Felix Wankel décida de poursuivre son rêve jusqu'à ce qu'il se concrétise.

Après avoir conclu un partenariat avec NSU, un constructeur de motocycles de tout premier plan à l'époque, Wankel présenta officiellement son premier moteur rotatif KKM 250 en janvier 1960 et l'intégra dans le modèle Prinz III de NSU. Une centaine d'entreprises du monde entier se déclarèrent intéressées par cette technologie – dont Mazda. En sa qualité d'ingénieur féru de technologie, le Président Tsuneji Matsuda comprit immédiatement que le moteur rotatif pouvait permettre à Mazda de rester une entreprise indépendante à vocation technologique. À l'époque, le gouvernement japonais avait amorcé une restructuration de l'industrie automobile japonaise – et les chances de survie de Mazda n'étaient en rien garanties. La conclusion d'un partenariat stratégique avec NSU en vue de faire évoluer le moteur rotatif semblait être la solution pour que Mazda demeure une entreprise indépendante et innovante. En juillet 1961, un contrat fut officiellement signé entre NSU et Mazda. Toutefois, il apparut très rapidement que plusieurs obstacles restaient à surmonter. Ainsi, des vibrations dans le moteur étaient à l'origine d'une usure anormale du carter. Des fuites d'huile dans la chambre de combustion engendraient d'épais nuages de fumée blanche. En outre, la configuration à rotor unique du moteur de NSU, bien que relativement stable à hauts régimes, souffrait de caractéristiques de couple insuffisantes à bas régimes.

L'étanchéité du moteur fit alors l'objet d'études approfondies, ce qui permit de surmonter les problèmes de vibrations et de fuites. Parallèlement, la question de l'insuffisance du couple fut résolue par le développement du tout premier moteur rotatif bi-rotor au monde. Le travail acharné déployé depuis le début des années 1960 par les quelque 47 ingénieurs Mazda mobilisés sur ce projet finit par porter ses fruits alors que la restructuration opérée par le gouvernement menaçait l'existence même de Mazda. Lancé en mai 1967, la Mazda Cosmo Sport fut le premier véhicule à bénéficier de ce moteur bi-rotor, trois mois avant la sortie ►



Illustration : Katsushika Hokusai, 1760-1849

### LES 47 RŌNIN

La légende des 47 Ronins (ou samouraïs laissés sans chef) relate l'un des événements les plus populaires de l'histoire du Japon. Au début du 18<sup>ème</sup> siècle, une altercation entre un shogun de haut rang et un seigneur japonais obligea ce dernier à se faire seppuku (terme japonais désignant une forme de suicide rituel). 47 de ses samouraïs les plus fidèles se jurèrent de venger la mort de leur maître en tuant le coupable – tout en sachant que cet acte leur coûterait la vie. Pour nombre de Japonais, cette légende illustre à la perfection les principes défendus par les samouraïs, à savoir la loyauté, l'honneur et le sacrifice au nom de la justice. Certes, l'histoire de Mazda est nettement moins sanglante – mais les 47 ingénieurs qui ont œuvré au développement du moteur rotatif s'étaient, eux aussi, pleinement engagés à atteindre un objectif qu'ils estimaient important alors qu'aux yeux des autres, il aurait pu paraître vain, voire même auto-destructeur.

Nombre des modèles à moteurs rotatifs de l'histoire de Mazda sont considérés comme cultes aujourd'hui.



par NSU de son modèle Ro 80. Cette Mazda réussit à faire sensation, tant par ses performances et son design exclusif que par sa fiabilité. Outre six ans d'essais sur route et plus de trois millions de kilomètres parcourus, elle fit très bonne figure dès sa participation en 1968 à la terrible course d'endurance « Marathon de la Route ». Le rêve du jeune Felix Wankel s'était finalement réalisé. À peine quelques années plus tard, la plupart des grands constructeurs automobiles cherchaient à développer leur propre version du moteur rotatif.

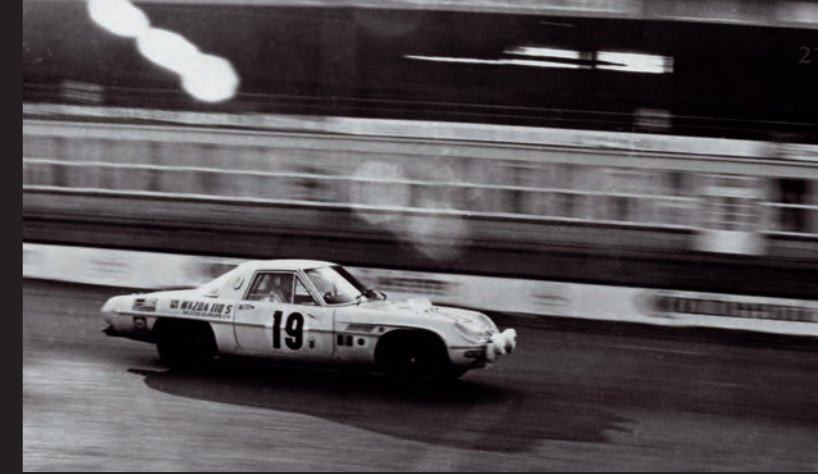
#### UN CONCEPT CONVAINCANT ADAPTÉ À TOUT UN PANEL D'APPLICATIONS

Dès sa première version, le moteur rotatif laissait entrevoir ses principaux atouts : une puissance énorme produite par un moteur à la fois compact et léger, une courbe de couple plate, un faible niveau de bruits et vibrations, une structure simplifiée avec moins de pièces mobiles, et une durabilité élevée liée au fait que la vitesse de rotation du rotor est trois fois inférieure au régime moteur. Puis Mazda continua de perfectionner sa formule, et développa de nouveaux modèles exploitant les caractéristiques exclusives de ce moteur dans le cadre de diverses applications. Ainsi, la Mazda R100 Coupé, qui fit ses débuts en 1968, associait un moteur rotatif bi-rotor à un élément thermique, permettant de répondre ainsi aux nouvelles normes antipollution particulièrement strictes de l'époque aux États-Unis. En 1972, Mazda lança également sur le marché japonais le premier véhicule de série équipé de sa technologie à faibles émissions REAPS (Rotary Engine Anti-Pollution System). Les crises pétrolières des années 1970 ont également contraint les constructeurs automobiles à réduire la consommation de leurs véhicules. Mazda mit une nouvelle fois sur le moteur rotatif, et lança le projet « Phoenix » avec pour objectif d'améliorer de 40 % le rendement énergétique de ses véhicules. Pour ce faire, il décida d'optimiser les technologies de combustion et les carburateurs, et d'intégrer un échangeur thermique dans le circuit d'échappement. Parfaite illustration du bien-fondé de cette démarche, la très sportive Mazda RX-7, lancée en 1978, associait des performances élevées,

dignes d'une sportive, à un excellent rendement énergétique. En plus d'être efficient et dépollué, le moteur rotatif pouvait également faire étalage de sa puissance. Dans les années 1980, le turbocompresseur gagna en popularité du fait de sa capacité à accroître la puissance moteur. Or le moteur rotatif était parfaitement adapté à cette technologie dans la mesure où son échappement fournissait davantage d'énergie pour entraîner un turbocompresseur. En 1982, Mazda lança la Cosmo RE Turbo dotée du premier moteur rotatif turbocompressé au monde. Considérée à l'époque comme la voiture de série la plus rapide du Japon, elle démontra avec brio la pertinence de ce type de motorisation. Après avoir encore fait évoluer son concept, Mazda lança la deuxième génération de sa RX-7, équipée d'un turbocompresseur à double turbine (Twin-Scroll), permettant de réduire l'inertie du turbo tout en augmentant la puissance et la réactivité du moteur sur toute sa plage utile. D'autres évolutions à l'instar du moteur rotatif tri-rotor avec bi-turbo séquentiel monté sur la Mazda Eunos Cosmo de 1990, dont la puissance avoisinait celle d'un V12, contribuèrent à faire de ce concept de motorisation exclusif de Mazda l'un des emblèmes de l'industrie automobile. Mais plus que tout, ce moteur se distingue par sa sonorité d'exception, notamment à très hauts régimes, une musicalité à nulle autre pareille qui ravit les oreilles de tous les passionnés de voitures de sport.

La version la plus récente, le moteur RENESIS de la RX-8 reprit avec succès ce concept dans les années 2000, devenant alors le moteur rotatif le plus évolué de toute l'histoire automobile. Sans jamais redouter la concurrence, Mazda participa avec ce moteur à d'innombrables courses automobiles et remporta de grandes victoires telles que l'édition 1991 des 24 Heures du Mans. De tels succès ne se décrochent pas facilement. Mais dans la vie, les bonnes choses tombent rarement du ciel. Mazda doit avant tout ce succès à son anticonformisme et à son esprit de défi, celui-là même qui a donné naissance aux révolutionnaires technologies Skyactiv. Le moteur rotatif va reprendre du service à l'avenir en tant que prolongateur d'autonomie pour véhicules électriques. ◀

Le moteur rotatif a pu prouver son endurance dès sa première participation à une course longue de 84 heures en Allemagne.



À GAUCHE : la 787B victorieuse aux 24 Heures de Mans 1991.  
À DROITE : 10 ans auparavant, le RX-7 gagnait les 24 Heures de Spa-Francorchamps.

## LE MOTEUR ROTATIF EN COMPÉTITION

La compétition constitue le terrain d'essai ultime pour les technologies automobiles. Conscient de cette réalité, Mazda s'empressa de démontrer les qualités de son moteur rotatif en compétition. Après le lancement en 1968 de sa Cosmo Sport, première voiture de série au monde à moteur bi-rotor, Mazda en aligna une version modifiée au Marathon de la Route, une course internationale de 84 heures disputée sur le circuit du Nürburgring en Allemagne. Les voitures engagées dans cette épreuve devaient rouler à pleine puissance pendant quatre jours complets – autrement dit, le test suprême pour les pilotes et leur machine. Lorsque la Cosmo Sport – seule voiture à moteur rotatif du plateau – se classa 4ème au classement général, les passionnés de course automobile du monde entier furent littéralement sous le choc. Tous ne pouvaient que se rendre à l'évidence : non seulement le moteur rotatif était une réalité – mais de surcroît, il était fiable et rapide.

Depuis lors, on a toujours vu des voitures Mazda à moteur rotatif évoluer en compétition et obtenir d'excellents résultats. Ainsi, la Savanna RX-3 régna en maître sur les circuits de 1972 et 1976, avec 100 victoires décrochées dans diverses courses au Japon. La RX-7 remporta, quant à elle, huit fois d'affilée le championnat IMSA en catégorie GTU, une première dans l'histoire de cette compétition. Lorsque la RX-7 fut alignée dans les catégories GTO et GTP, elle décrocha 100 victoires dans les années 1980, un record absolu dans le championnat IMSA. Et la RX-7 décrocha aussi des places honorables dans plusieurs courses du Championnat du Monde des

Rallyes, malgré sa configuration à propulsion alors que toutes ses rivales bénéficiaient d'une transmission intégrale. Toutefois, il y avait une course qui tenait particulièrement au cœur de Mazda. La plus ancienne et la plus prestigieuse des courses d'endurance au monde – les 24 Heures du Mans. En 1970, une équipe privée belge engagea dans cette course une Chevron B16 animée par un moteur rotatif fourni par Mazda. Pendant 20 ans, les voitures à moteur rotatif s'étaient classées honorablement, mais depuis les débuts, l'objectif ultime était de conquérir la première place. En 1990, la Mazda 787 participa à cette course, dotée d'un tout nouveau moteur quadri-rotor et d'un châssis bi-tube 100 % carbone. Sans succès. Puis vint l'édition 1991...

La Mazda 787B fut alignée au départ : il s'agissait d'une version optimisée de la 787 dont le moteur quadri-rotor avait nettement gagné en puissance et en rendement. Des conditions optimales pour prétendre au succès, et c'était à souhaiter car les organisateurs avaient annoncé qu'à compter de l'année suivante, cette course serait réservée aux moteurs 3,5 l de type alternatif. C'était pour le moteur rotatif sa dernière chance de décrocher la victoire. À 16 h le 23 juin 1991, après avoir parcouru 4 922,81 kilomètres à une vitesse moyenne de 205 km/h, et marqué à jamais la mémoire des 230 000 spectateurs par la sonorité rageuse et envoûtante de son moteur quadri-rotor, la Mazda 787B franchit la ligne d'arrivée en tête. Mazda venait enfin de décrocher cette première place au Mans qu'il attendait depuis si longtemps.

## L'EFFET MOTEUR ROTATIF



EN HAUT À GAUCHE : le Cosmo Sport 110 S fait tourner les têtes lors d'une apparition à Montmartre.  
 EN HAUT À DROITE : le luxueux intérieur de l'Eunos Cosmo impressionnait fans et observateurs.  
 EN BAS : le RX-2 est toujours aujourd'hui une voiture culte en Australie et en Nouvelle-Zélande.



## L'AVENIR DU MOTEUR ROTATIF



Le Mazda MX-30 aura une version dotée d'un moteur rotatif faisant office de prolongateur d'autonomie.

Lors de l'édition 2019 du salon de l'automobile de Tokyo, Mazda présente son premier véhicule 100 % électrique – le MX-30\*. Étant donné sa similarité de nom avec le MX-5, on pourrait penser à une voiture de sport. Or le Mazda MX-30 est en fait un SUV. Le préfixe « MX » est simplement réservé aux véhicules spéciaux de la gamme Mazda, à savoir ceux qui sont conçus et réalisés pour bouleverser les codes établis dans le secteur automobile. Et le MX-30 est parfaitement qualifié pour cette tâche. Un SUV de petit gabarit, compact et léger à la fois, faisant appel à des matériaux recyclés et durables, doté d'excellentes caractéristiques de conduite et d'une pléthore de systèmes électroniques intelligents, le tout à un prix accessible – il s'agit une fois encore d'un concept exclusif illustrant la propension naturelle de Mazda à défier les conventions en matière de création automobile. Cela signifie-t-il pour autant la mort du moteur rotatif – ce concept de motorisation exclusif qui a mobilisé tant d'efforts de la part de Mazda et auquel tous les autres constructeurs ont simplement renoncé ? La réponse est clairement « non ». Bien au contraire, le MX-30 sera le modèle qui annoncera le re-

tour du moteur rotatif sous le capot des véhicules Mazda. Dès 2021, il sera associé en tant que prolongateur d'autonomie au système de propulsion électrique du nouveau SUV compact de la marque. Pourquoi utiliser un moteur rotatif à cette fin ? Car il se prête parfaitement à cette fonction du fait de ses nombreux avantages.

Il adopte des dimensions compactes et s'intègre très facilement dans un véhicule tout électrique. Son poids étant nettement inférieur à celui d'un moteur alternatif équivalent, il en résulte un meilleur rendement du véhicule. Même sous sa forme compacte et allégée, il est capable de développer une puissance substantielle. En outre, de par son principe de fonctionnement exclusif, il offre une souplesse et un silence incomparables, ce qui en fait une solution de motorisation idéale pour un véhicule 100 % électrique.

Ainsi, le moteur rotatif conservera toute sa pertinence pour les concepts de propulsion de demain. Même le jeune Felix Wankel n'aurait pu imaginer pareille chose dans ses rêves les plus fous. Toutefois, grâce à la persévérance de Mazda, son héritage continuera de perdurer à l'avenir.

\*Consommation et émissions de CO2 phase de vitesse mixte Mazda MX-30 : 19 kWh/100km ; 0 g/km\*\*. Consommation mixte et émissions homologuées en WLTP (règlement 2018/1832). \*\*à l'utilisation, hors pièces d'usure.

Données provisoires en cours d'homologation.

Les Mazda  
de légende

# COSMO SPORT



## 1967

Ce modèle a une place toute spéciale dans le cœur des fans de Mazda et de sports mécaniques : premier modèle bi-rotor sur le marché, il inaugurerait la lignée des Mazda sportives à moteur rotatif.

# Les Mazda de légende

## COSMO SPORT

PRODUCTION :  
1967-1972

MOTEUR :  
Rotatif à 2 rotors

CYLINDRÉE :  
491 cm<sup>3</sup> par chambre

PUISSANCE MAXI. :  
81 kW/110 ch –  
94 kW/128 ch

VITESSE MAXI. :  
185-200 km/h

POIDS MINI. :  
À partir de 940 kg

PRODUCTION :  
1 176 exemplaires



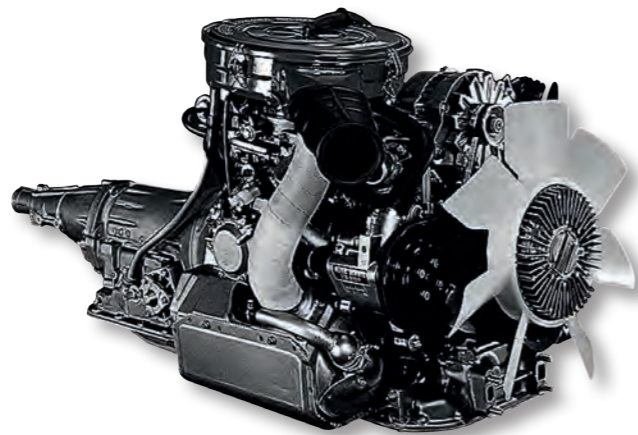
« ELLE VOLE PLUS  
QU'ELLE NE ROULE ! »  
POUR LE PRÉSIDENT  
TSUNEJI MATSUDA.



Unique en son genre,  
la Cosmo était vendue  
à une trentaine  
d'exemplaires par mois.



Le premier prototype de 1964 n'arborait pas la peinture blanche associée à la voiture de série.



La mise en production réussie du moteur rotatif a été un moment crucial dans l'histoire de Mazda.

Les sensations proposées au volant tout comme le design exceptionnel de l'auto ont fait de la Cosmo Sport un modèle qui a marqué les esprits.



# 3

## TECHNOLOGIE MAZDA

Au cours des cent dernières années, Mazda n'a cessé d'innover et de développer des technologies d'avant-garde – certaines d'entre elles ayant même modifié de manière fondamentale l'ADN et le futur de l'entreprise.



# MAZDA : UNE DIFFÉRENTE APPROCHE DE L'INGÉNIERIE

Le monde de la mobilité est en perpétuelle mutation car de nouvelles technologies ne cessent d'émerger et les habitudes de conduite d'évoluer. Comment rester à l'avant-garde en matière d'innovation ? « En faisant preuve d'audace, de persévérance et d'une volonté indéfectible de progresser », telle est la réponse de Mazda.

Chez Mazda, le désir ardent de toujours conserver une longueur d'avance en matière de technologie, d'ingénierie et de créativité a été de tout temps motivé par une approche résolument axée sur l'Humain : la volonté d'offrir un plaisir de conduite inégalé et de favoriser la plus grande osmose possible entre le conducteur et son véhicule.

En nous appuyant sur le riche passé d'innovation de Mazda, revenons sur quelques-unes des dates clés des cent ans d'histoire de la marque – cinq faits marquants qui illustrent parfaitement la manière dont Mazda donne vie à ses idées et pensées innovantes.

## UNE RECONVERSION AUDACIEUSE : LA MAZDA-GO

La Mazda-Go, un tricycle motorisé qui fut également le tout premier véhicule produit par Toyo Kogyo (futur Mazda) en 1931, incarnait déjà à plus d'un titre l'approche du constructeur en matière d'innovation automobile. Fondée le 30 janvier 1920 à Hiroshima, l'entreprise, spécialisée à ses débuts dans le liège, décida de se reconvertir en fabricant de machines-outils lorsque l'abondance de liège naturel vint changer la donne du marché. Dans le même temps, la demande de tricycles motorisés au Japon s'intensifia au cours de ces années de croissance économique – et Jujiro Matsuda, devenu Président de Toyo Kogyo en 1921, s'aperçut que sa société disposait de toute l'expertise en ingénierie nécessaire pour entrer dans le marché de l'automobile.

La Mazda-Go Type-DA fut lancée en octobre 1931 : était animée par un moteur monocylindre refroidi par air développé en interne (482 cm<sup>3</sup>, 9,4 ch/6,9 kW) transmettant sa puissance aux roues arrière par le biais d'une transmission à trois rapports. Ce fut le tout premier produit lancé sous la marque Mazda – un nom faisant référence à la fois à Ahura Mazda, le Dieu perse de la lumière, de la sagesse, de l'intelligence et de l'harmonie, et au patronyme de Jujiro Matsuda. Après le succès éclair de ce modèle, le premier prototype de berline quatre places fut présenté en 1940. En 1960, la Mazda R360 fut, quant à elle, le premier véhicule de tourisme produit par la marque –

un modèle à la pointe de l'innovation de par sa structure légère, sa motorisation et son concept de carrosserie. Pour autant, les ingénieurs Mazda travaillaient déjà à l'élaboration de leur prochaine avancée technologique.

## UNE TECHNOLOGIE D'AVANT-GARDE ET UN STYLE INNOVANT : LA COSMO SPORT 110 S

Ce modèle fut sans conteste la sensation de l'édition 1964 du salon de l'automobile de Tokyo : sur une plate-forme rotative, Mazda dévoila le prototype de la Cosmo, tout premier véhicule de série au monde à être doté d'un moteur rotatif birotor – l'alliance exclusive d'une technologie d'avant-garde et d'un design captivant. Le développement de ce modèle illustre parfaitement la persévérance, voire l'obstination dont il faut parfois faire preuve pour transformer une grande idée en réalité. Inventée par Felix Wankel dans les années 1920, cette technologie fit l'effet d'une onde de choc dans le monde automobile, mais se heurta à de nombreux obstacles. Mazda ne renonça pas pour autant à développer son moteur rotatif pour un véhicule de série. La légende veut qu'en observant sa mine de crayon, un ingénieur trouva la solution à un problème majeur – la présence de marques sur les parois intérieures du carter de rotor, surnommées « marques des ongles du diable ». Ainsi eut-il l'idée d'utiliser des joints de rotor haute résistance renforcés au carbone.

Après le succès de ce modèle précurseur qu'était la Cosmo, le moteur rotatif devint un incontournable dans la gamme Mazda. Des modèles tels que la RX-7 démontrèrent tout le potentiel de ce moteur révolutionnaire dans le monde des voitures de sport et accédèrent au rang de mythe. Toutefois, en tant que pionnière du genre, la Cosmo Sport biplace de 1967 demeure une légende aux yeux des collectionneurs et amateurs de belles mécaniques du monde entier ; notamment en raison de son style aérodynamique et résolument novateur. Aussi, le slogan utilisé par Mazda pour le lancement de sa Cosmo en mai 1967 se voulait-il affirmé mais tout sauf excessif : « L'entreprise automobile la plus créative au monde ».



CI-DESSUS : Mazda a présenté en 2017 Skyactiv-X, une technologie propriétaire unique.

À DROITE : la RX-8 Hydrogen RE était mise en location en Norvège.  
CI-DESSOUS : la Mazda Cosmo Sport est le tout premier véhicule sportif à moteur rotatif.

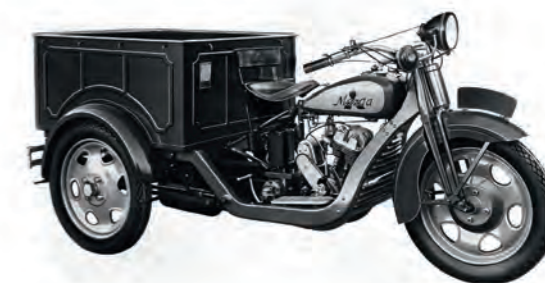


## UNE AUTRE APPROCHE DE L'HYDROGÈNE : LA RX-8 HYDROGEN RE

Le moteur rotatif se prête particulièrement bien à un fonctionnement à l'hydrogène. Grâce à sa structure exclusive, la mise en œuvre des modifications nécessaires peut s'effectuer de manière relativement simple et économique – et c'est précisément ce que firent les ingénieurs de Mazda en 1991. Lors du salon de l'automobile de Tokyo, Mazda dévoila le HR-X, son premier concept-car propulsé par un moteur à combustion interne alimenté à l'hydrogène. Ce modèle, dont l'échappement n'émettait que de la vapeur d'eau chaude, revendiquait de remarquables performances environnementales.

Présentée en 2003, la RX-8 Hydrogen RE devint le premier modèle au monde à proposer cette technologie. Grâce à son système de bicarburant, ce véhicule pouvait rouler aussi bien à l'essence qu'à l'hydrogène, et offrait une autonomie d'environ 100 km

Le Mazda-Go est le premier véhicule jamais commercialisé par Mazda.



avec une seule charge d'hydrogène. Son moteur rotatif à hydrogène RENESIS aspire l'air par un orifice latéral et injecte l'hydrogène directement dans la chambre d'admission. La présence d'une séparation entre la chambre d'admission à basse température et la chambre de combustion à haute température contribue à améliorer la combustion tout en excluant l'effet de retour de flamme qui a toujours constitué un problème récurrent sur les moteurs à hydrogène. En 2012, Mazda présenta son concept Mazda5 Hydrogen RE Hybrid qui associait au système un troisième composant : un module de propulsion électrique. Bien que disponible uniquement à la location dans un nombre restreint d'exemplaires, il constituait un nouveau bond en avant pour la marque.

## OPTIMISATION ET ÉLECTRIFICATION : LES MAZDA CX-30 ET MAZDA MX-30

Plutôt que de se focaliser sur une seule technologie de ►



Pour la première fois, Mazda lance un véhicule électrique de grande série avec le MX-30 (2020).

propulsion, Mazda a opté pour une approche multi-solutions prenant en compte les avantages et inconvénients de différents types de moteur. Cette approche joua un rôle clé dans l'élaboration d'une autre innovation majeure : les révolutionnaires technologies Skyactiv qui utilisent le potentiel inexploité des véhicules à moteur essence et Diesel. En 2010, Mazda présentait d'un bloc sa toute nouvelle génération de technologies en matière de motorisations, de transmissions, de structure de caisse et de liaisons au sol, toutes regroupées sous l'appellation collective « Technologies Skyactiv ». Le bloc essence Skyactiv-G se distinguait par un niveau de rendement énergétique, de puissance et d'émissions inégalé grâce à son taux de compression de 14/1 – comparable à celui d'un moteur de voiture de course. Le moteur Diesel Skyactiv-D était en mesure, quant à lui, de répondre aux normes antipollution les plus strictes sans même recourir à des systèmes de post-traitement des NOx (oxydes d'azote).

Puis arriva le moteur Skyactiv-X, un moteur à combustion interne équipé de la technologie SPCCI (Spark Controlled Compression Ignition / allumage par compression à commande par étincelle) développé en exclusivité par Mazda. Lancé en août 2017, il conjugue les principaux avantages des moteurs à essence et Diesel. En voici le principe de fonctionnement : seule une petite quantité du mélange air-carburant s'enflamme dans le cylindre. Comme il en résulte une augmentation de la température et de la pression, le mélange air-carburant restant s'enflamme sous l'effet de la pression, comme dans un moteur Diesel. « L'objectif

était de réduire les émissions de dioxyde de carbone du puits à la roue - autrement dit depuis l'extraction du carburant jusqu'à sa consommation sur route », explique Eiji Nakai, directeur général de la division développement des groupes motopropulseurs.

Bien que cet axe de recherche ait été exploré par différents constructeurs automobiles de renom, seul Mazda a été capable jusqu'à présent de lancer un moteur de ce type en production. Le CX-30, le nouveau SUV crossover compact de Mazda, intègre dans sa gamme les trois types de moteurs Skyactiv, particulièrement sobres. Il hérite également de la nouvelle architecture Skyactiv qui se veut encore plus axée sur l'Humain.

Par ailleurs, lors de l'édition 2019 du salon de l'automobile de Tokyo, Mazda a lancé son tout premier modèle de véhicule électrique à batterie « zéro émission », le Mazda MX-30. Alimenté par une batterie de 35,5 kWh d'une puissance de 105 kW/143 ch, il revendique une autonomie de 200 km environ. Une prochaine version bénéficiera d'une évolution majeure : un moteur rotatif faisant office de prolongateur d'autonomie sera associé au système de propulsion électrique. Le MX-30, qui sera commercialisé au Japon au second semestre 2020, inaugure de la plus belle des manières les cent prochaines années d'innovation de Mazda, et s'inscrit parfaitement dans la vision globale de la marque : la poursuite du développement des technologies durables, l'adoption d'une approche multi-solutions dans le domaine des technologies moteur et la quête incessante du plaisir de conduite constitueront l'avenir de la mobilité. ◀

## LES GRANDES INNOVATIONS SIGNÉES MAZDA

### 1930

Mazda présente son premier véhicule : le Mazda-Go, un tri-cycle principalement destiné au transport de marchandises. Début de sa production en série : 1931.

### 1960

La Mazda R360 Coupé est le premier modèle de la marque, bénéficiant d'une structure allégée. Avec un poids de seulement 380 kg, c'est, à l'époque, le véhicule le plus léger jamais produit au Japon, et la première Kei Car dotée d'un moteur quatre temps réalisé en aluminium. Consommation : 3,1 l/100 km.

### 1967

Mise en circulation de la Mazda Cosmo Sport 110 S, premier véhicule de série à moteur rotatif birotor. Un coupé sport doté d'excellentes performances pour l'époque (185 km/h, 0 à 100 km/h en 8,7 s).

### 1973

Mazda lance le concept-car « CVS Personal Car », un véhicule à conduite autonome, sans conducteur et à propulsion électrique, très en avance sur son temps.

### 1983

La Mazda Bongo Sky Lounge fait appel à des panneaux solaires pour gérer sa climatisation – une technologie adoptée en série sur la Mazda 929 de 1993, et qui depuis a séduit d'autres constructeurs.

### 1987

Inaugurée sur la Mazda 626, la nouvelle technologie des quatre roues directrices développée par Mazda contribue à améliorer à la fois l'agilité et la sécurité du véhicule.

### 1991

Mazda lance son moteur V6 1,8 l de cylindrée réduite au salon automobile international de Francfort (IAA). Plus léger, compact et efficace, il continue d'allier puissance et vivacité.

### 1992

La Mazda 626 GLX inaugure le premier compresseur à onde de pression au monde – son bloc Diesel Complex 2,0 l allie un couple et des performances élevés à un faible niveau d'émissions.

### 1995

La technologie de combustion à cycle de Miller est adoptée sur la Xedos 9. Résultat : cliquetis moindre du moteur, compression de l'air plus élevée, et au final une puissance accrue.

### 2019

Le moteur Skyactiv-X, un nouveau bloc essence révolutionnaire conjuguant les avantages des moteurs à essence et Diesel, améliore considérablement les performances environnementales des véhicules Mazda de nouvelle génération.

Les Mazda  
de légende

# LUCE R130 ROTARY COUPÉ



## 1969

Luce signifie « lumière » en italien et cela lui va bien, alors qu'il brille parmi les quelques modèles de Mazda les plus iconiques.

# Les Mazda de légende

## LUCE R130 ROTARY COUPÉ

PRODUCTION :  
1969-1971

MOTEUR :  
Rotatif à 2 rotors

CYLINDRÉE :  
655 cm<sup>3</sup> par chambre

PUISSANCE MAXI. :  
93 kW/126 ch

VITESSE MAXI. :  
190 km/h

POIDS MINI. :  
1 185 kg

PRODUCTION :  
976 exemplaires



Le Luce Rotary Coupé marquait l'entrée de Mazda dans un segment haut de gamme.

LE SURNOM DE CE  
MODELE LÉGENDAIRE :  
LE LORD DE LA ROUTE



Le concept RX 87 était une magnifique entrée en matière, laissant deviner le modèle de série à venir.



La carrosserie dessinée par Bertone en Italie a été légèrement retouchée par les designers de Mazda.



Avec 126 chevaux et une vitesse de pointe de 190 km/h, ce coupé était prêt pour tous les voyages.

# 4

## LE DESIGN MAZDA

Toute culture a sa propre conception de la beauté, et les voitures ne font pas exception. Mazda a développé sa propre approche pour porter les principes du design japonais traditionnel à l'échelle internationale.



## LA BEAUTÉ DU MOUVEMENT

En matière de design, Mazda a toujours cultivé sa différence. Au fil des années, l'entreprise a développé une identité visuelle à nulle autre pareille qui séduit les clients du monde entier – tout en restant profondément attachée aux fondements de l'esthétique japonaise.

Observez une boîte, pas n'importe laquelle, une « lunch box » japonaise raffinée, de fabrication artisanale. Lorsque vous parcourez du regard ses lignes extérieures, vous remarquez la parfaite symétrie des formes, la manière dont les pièces de bois s'imbriquent à la perfection les unes dans les autres. La façon dont la lumière danse sur ses parois laquées noires parfaitement polies, ainsi que la silhouette tout en finesse du saule peint à sa surface. Avec ses branches qui se secouent, ses feuilles qui tombent, une véritable forme vivante en mouvement. Cet arbre peint se veut en parfaite harmonie avec le bois sur lequel il est dessiné. Et lorsqu'enfin, vous ôtez le couvercle de la boîte, un riche assortiment de délicieuses bouchées agencées avec soin s'étale devant vos yeux emplis de gourmandise. Vous vous représentez la scène ? Alors vous êtes en train d'expérimenter l'essence même du design japonais.



Dans une « lunch box » japonaise, le contenant compte autant que le contenu.

Tout un livre a été consacré à la diversité des beautés des « lunch boxes » japonaises : « *L'esthétique de la boîte à bento* » par Kenji Ekuan. Il s'agit d'un incontournable dans tout département d'art ou de design japonais. En effet, cet objet du quotidien qui peut paraître anodin se veut en fait emblématique de l'esthétique et du design produit japonais – des principes qui régissent depuis toujours l'approche de Mazda en matière de design automobile.

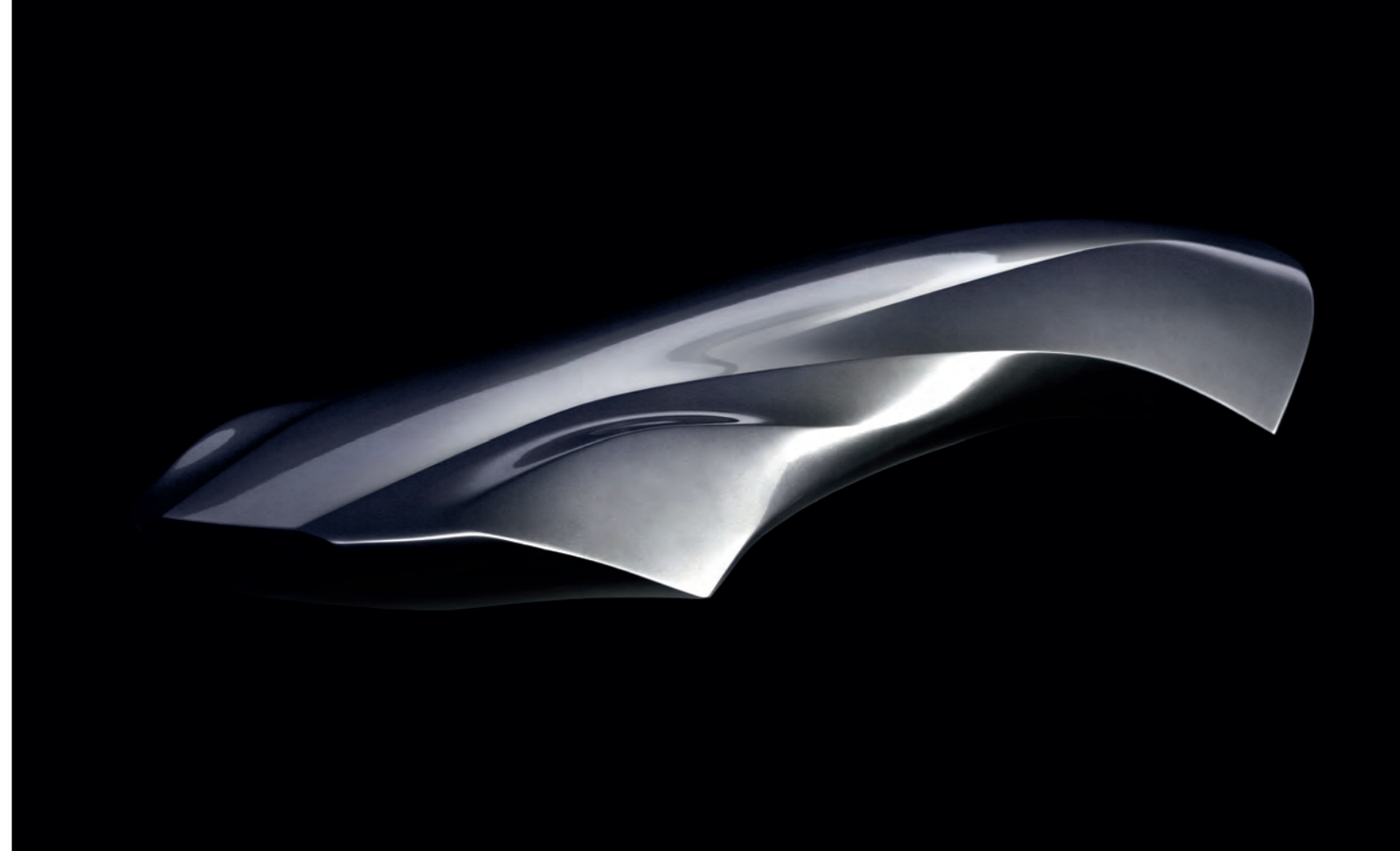
### EN HARMONIE AVEC LA NATURE

Certes, une Mazda d'aujourd'hui est radicalement différente de ses aînées des années 1960/1970. Toutefois, certaines composantes de l'ADN du design Mazda sont restées les mêmes. Depuis toujours, les véhicules Mazda se distinguent par leurs lignes puissantes et épurées qui semblent constamment en mouvement. Ainsi, la très sportive Mazda Cosmo Sport 110 S, produite en 1967, semble bondir tandis que les lignes plus douces et plus fluides du concept Nagare de 2006 rappellent l'ondulation d'une vague ou le mouvement du vent soufflant en rafale. Tous deux puisent directement

leur inspiration dans la nature, tentant de saisir une part de la vitalité et de l'impermanence du vivant.

Rien d'étonnant à cela – dans la mesure où l'esthétique japonaise s'appuie sur un lien extrêmement fort avec la nature. La priorité donnée aux concepts d'architecture ouverte, reposant sur des parois mobiles pour encadrer le paysage extérieur, tout comme le spectacle annuel de la floraison des cerisiers et sa myriade de représentations dans le monde de l'art témoignent de l'omniprésence de la nature, dès lors qu'on évoque le concept de beauté au Japon. Alors que l'avant-garde occidentale se caractérise souvent par une artificialité et un détachement d'avec le monde, le design japonais, au contraire, puise ses racines dans la terre. ▶

Photo: Charliad Laorlao/Shutterstock.com



CI-DESSUS ET CI-DESSOUS : l'essence du design Kodo est de capturer la beauté du mouvement dans un objet statique.



Les concepts RX Vision et Vision Coupe, couronnés de prix de design, sont deux parfaits exemples du design Kodo.



«AU JAPON, IL N'EXISTE AUCUNE FRONTIÈRE ENTRE L'ART ET LES PRODUITS DE CONSOMMATION.»

#### L'ÂME DU MOUVEMENT

Mazda a transposé cette idée dans l'interprétation la plus aboutie de son langage stylistique Kodo. En inaugurant cette vision du style sur le concept car Mazda Shinari de 2010, le Global Head of Design Ikuo Maeda poursuivait un but bien précis : capter l'émotion et l'essence même du mouvement dans le design extérieur d'un véhicule. L'équipe de design s'est efforcée d'éliminer tous les éléments jugés superflus, et a pu ainsi aboutir à une forme sobre et épurée évoquant l'énergie au sein d'une créature vivante et en mouvement – l'âme du mouvement au sens propre. La 2<sup>de</sup> décennie du design Kodo s'est concentrée sur une plus vaste expression de l'essence du design japonais avec trois éléments : *Yohaku*, la beauté de l'espace vide ; *Sori*, des courbes combinant force et équilibre ; et *Utsuroi*, le jeu d'ombres et de lumières.

L'ombre et la lumière sont les éléments qui donnent vie aux masques Nô du théâtre traditionnel japonais, ceux-là même qui créent l'atmosphère d'une pièce. Ils insufflent également la vie à tous les véhicules Mazda adoptant la philosophie de design Kodo. Les flancs du véhicule sont exempts de lignes marquées, formant ainsi un espace vide semblable à une toile blanche où les effets de lumière peuvent se refléter de la plus belle des manières. Les courbes en S révélées par les flancs du CX-30 en sont notamment la parfaite illustration. Lorsque le véhicule se déplace dans son environnement, les changements de lumière constants créent des motifs d'une extrême fluidité qui accentuent l'idée de mouvement suggérée par la forme générale. Il en résulte une esthétique en perpétuelle évolution qui conjugue minimalisme des formes et richesse d'expression – clairement emblématique de l'esthétique japonaise.

C'est cette approche stylistique d'avant-garde qui a véritablement fait la réputation de Mazda en matière de design. Les concepts Mazda RX Vision et Vision Coupe ont été tous deux élus « Plus beau concept car de l'année », respectivement en 2015 et 2017. Et la Mazda3 de dernière génération a été le tout premier modèle de série de la marque à inaugurer cette nouvelle interprétation du design Kodo.

#### LA BEAUTÉ AU QUOTIDIEN

De tels succès démontrent l'ambition de Mazda de faire de la création automobile un art à part entière. Pour le public européen, cette ambition peut paraître quelque peu présomptueuse. En fin de compte, nous parlons d'un objet du quotidien, d'un produit doté d'une fonction clairement définie. L'art, quant à lui, n'est-il pas censé transcender cette sphère de l'utilité et la transformer en un univers de pure beauté ? Ce n'est clairement pas l'avis des Japonais. Dans ce pays insulaire, il n'existe aucune frontière entre l'art et les produits de consommation – c'est sans doute la raison pour laquelle le design produit japonais est célébré dans le monde entier.

Au premier abord, une boîte-repas n'est rien d'autre qu'un récipient utilisé pour transporter de la nourriture. Mais elle offre également l'opportunité de créer un objet de toute beauté, tant par la boîte elle-même que par les délices qu'elle contient. Lorsqu'une personne se trouve devant une telle boîte, elle est incitée à s'attarder sur la beauté de l'objet qu'elle a entre les mains, à suivre des yeux le balancement des branches du saule. La beauté de la boîte par elle-même fait partie intégrante de l'expérience dans son ensemble, au même titre que la présentation artistique de son contenu. Avant même de goûter à l'une des bouchées qu'elle renferme, le destinataire de cette boîte a déjà vécu une expérience d'une incroyable richesse. Bien évidemment, il ne s'agit là que du prélude au plaisir de savourer les mets exquis que recèle cette boîte – la présentation à elle seule ne suffit pas, mais elle participe grandement de l'expérience globale vécue par la personne.

C'est précisément ce que ressentent les designers et les fans de la marque face à leurs véhicules. Au cœur de chaque Mazda se trouvent le plaisir de conduire et le sentiment d'osmose entre le véhicule et son conducteur – caractéristique de l'esprit Jinba-Ittai. Nombre de facteurs concourent à cette harmonie parfaite : depuis le comportement du moteur jusqu'à l'excellent maintien du siège conducteur en passant par la qualité d'adhérence sur la route. Un design empreint d'émotion ne peut être le seul, ni même le principal critère de choix. Mais il n'est pas non plus anodin au regard de l'expérience globale que procure la conduite d'une Mazda. ◀



Le Mazda CX-30 illustre les dernières évolutions du design Kodo.



Établir les proportions : voilà souvent le point de départ du design d'un nouveau modèle.

CI-DESSUS : la philosophie de design Kodo a inspiré le vélo présenté à la Design Week de Milan en 2015.



# CONCEPT CARS

Au fil des décennies, le design de Mazda a évolué tout en gardant certains principes communs. En voici l'illustration à travers quelques-uns des concept cars Mazda présentés au cours des 50 dernières années.



ANNÉES 70



ANNÉES 80

ANNÉES 90



ANNÉES 2000



ANNÉES 2010



## « LESS IS MORE »

Qu'est-ce qui fait la réelle beauté d'un design ? Personne ne peut mieux en parler que Ikuo Maeda, Global Head of Design de Mazda. Il explique sa vision de l'esthétique japonaise, l'auto en tant qu'expression artistique et les évolutions à venir pour le design de Mazda.

Ikuo Maeda devint Global Head of Design de Mazda en 2009 après une vingtaine d'années d'expérience au sein du département design. C'est lui qui a mis en place le principe de design Kodo, un retour aux sources du pur design à la japonaise.

### Quelle est votre définition du design en général ?

Pour moi, il s'agit de créer une « belle forme », qui touche le cœur de ceux qui la découvrent et enrichit leur esprit.

### Et quelle est votre définition d'un bon design ?

Je vois un bon design comme celui qui est raffiné jusque dans ses moindres détails pour offrir une forme à la fois belle et émotionnelle, incarnant parfaitement l'inspiration et le message de son créateur.

### Quels sont vos designs préférés en dehors du monde de l'automobile ?

Des chefs d'œuvres architecturaux qui ont été construits pendant des années et des années de chantier, comme la Sagrada Família de Antoni Gaudí.

### Qu'est-ce qui caractérise un design japonais ?

« Less is more » (moins, c'est plus). Avant toute chose, un design japonais doit être simple et pur. Puis il doit procurer un sentiment de profondeur dans sa simplicité. La réalisation de tels designs demande un



## « LE SUCCÈS OU L'ÉCHEC D'UN DESIGN EST DÉCIDÉ AVANT MÊME QUE TOUT TRAVAIL SUR LE PROJET EN LUI-MÊME NE SOIT COMMENCÉ. »

travail méticuleux de calcul et de préparation, suivi d'un temps long pour le raffiner et le polir, afin de créer au final la forme ultime. On pourrait dire que l'esthétique japonaise offre une profondeur et une richesse d'une manière unique, au travers de processus qui demandent beaucoup de temps et ont tendance à ne pas se révéler au premier coup d'œil.

### Une Mazda d'aujourd'hui a bien sûr une allure différente de celle d'un modèle des décennies précédentes. Voyez-vous une continuité du design Mazda au fil des années ?

Le fait de mettre en œuvre un effort significatif pour la création des formes et notre spécificité, la création manuelle des designs.

### Vous définissez le design comme une expression artistique, quelle est votre méthode pour atteindre ce but ?

Nous avons un processus annuel de création d'œuvres artistiques en interne, où chaque membre de l'équipe de design peut choisir librement le projet qu'il préfère. C'est ce que nous appelons "Exploratory Preparation" (préparation exploratoire), qui peut être faite seul, en collaboration avec des artisans japonais traditionnels ou avec des équipes de design en dehors du monde de l'automobile. Il n'y a pas de restrictions sur la méthode de création de cette œuvre.

Je suis persuadé que la confrontation avec différents artistes ainsi que l'exposi-

tion à de grandes variétés d'idées peut amener à une sorte de réaction chimique qui peut nous amener à des designs aux nouvelles formes. Nous passons un temps assez conséquent à transcrire soigneusement ces idées de manière à pouvoir les transcrire dans un design automobile. Je suis d'avis que le succès ou l'échec d'un design est d'ores et déjà décidé avant même que tout travail sur le projet en lui-même ne soit commencé.

### Mazda a aussi des studios de design aux USA et en Europe, quelle est leur influence particulière ?

Je fais en sorte que les studios de design de chaque région soient impliqués dans des activités où leurs atouts seront maximisés. Un exemple est le design des HMI (interfaces homme-machine), où nous avons capitalisé sur l'avance des USA dans les technologies d'interface. Autre exemple, notre studio de design européen qui a créé un tout nouveau design rendu possible par une combinaison d'artistes provenant de différents pays.

### Quel est votre souhait en matière de design automobile ?

Aujourd'hui, l'industrie automobile est à un carrefour majeur. Les valeurs automobiles changent, tout comme les designs automobiles. Au milieu d'une telle transformation, je ne veux pas voir disparaître la beauté des autos et les règles d'or accumulées au long de la grande histoire automobile. Je souhaite que nous fassions par-

tie d'un groupe qui soutienne l'avancée de la culture du design automobile au travers d'innovations tout en respectant le cadre des « standards esthétiques ».

### Comment comptez-vous faire évoluer le Kodo Design ?

Le thème du design Kodo est de « d'insuffler la vie dans les formes ». Avec ce thème, nous relevons le défi de mettre en forme l'esthétique japonaise dans des designs physiques, comblant la distance entre design universel et design avancé, tout en visant à établir un nouveau style d'expression qui représente le Japon.

### Quel message voudriez-vous donner aux clients européens pour le centenaire de Mazda ?

Nous avons toujours voulu devenir une marque qui brille en Europe, se fondant dans cet environnement merveilleux et respectant un style traditionnel entretenu au cours de la longue histoire du continent. Mazda célèbre son 100e anniversaire cette année et, consolidant les fondations pour notre futur, nous allons respecter nos valeurs que sont notre manière unique de créer des voitures comme des créations artistiques (le thème « Car as Art »), avec des designs émotionnels et impressionnants qui continueront de représenter une forme d'esthétique japonaise. Au travers de cela, nous nous engageons dans le défi d'établir une identité de marque distinctive. J'apprécierais infiniment votre soutien continu envers Mazda. ◀

Les Mazda  
de légende

# RX-4 COUPÉ



1972

Voici une silhouette restée dans les mémoires des fans comme un des coupés les plus réussis de son temps. Il restait pragmatique, soignant ses émissions à l'échappement et son habitabilité.

# Les Mazda de légende

## RX-4 COUPÉ

PRODUCTION :  
1972-1978

MOTEUR :  
Rotatif à 2 rotors

CYLINDRÉE :  
654 cm<sup>3</sup> par chambre

PUISSANCE MAXI. :  
85 kW/115 ch –  
97 kW/130 ch

VITESSE MAXI. :  
170-190 km/h

POIDS MINI. :  
À partir de 1 010 kg

PRODUCTION :  
Env. 252 285 exemplaires  
(avec les versions berline et break)



Le RX-4 était appelé au Japon  
Luce AP, en référence au très apprécié  
modèle Luce.

### Mazda RX-4



Une brochure datant de 1973, jouant avec  
l'identité visuelle de sa face avant.

LE RX-4 COUPÉ, PREMIER  
MODÈLE À INCLURE LES  
STRICTES RÉGULATIONS  
D'ÉMISSIONS DÉCIDÉES  
EN 1973 AU JAPON



L'attention donnée à chaque  
détail et le cockpit tourné  
vers le conducteur con-  
tribuent au charme du RX-4.





# 5

## SAVOIR-FAIRE

Le travail artisanal n'est peut-être pas la première chose que la plupart des gens associent à une voiture produite en série. Chez Mazda, cependant, ce savoir-faire joue toujours un rôle essentiel dans la conception de nouveaux modèles.

## LA PERFECTION DU GESTE

Pour la plupart d'entre nous, une voiture n'est pas un simple moyen de transport. Il s'agit d'un objet à forte valeur émotionnelle qui vous offre l'opportunité d'expérimenter le plaisir de conduire. Mais comment un constructeur automobile parvient-il à procurer un tel sentiment aux conducteurs ? Chez Mazda, il est directement le fruit de l'expertise des maîtres artisans de la marque.

Pensez à la dernière fois où vous êtes tombé sous le charme d'une voiture – qu'est-ce qui a suscité chez vous un tel sentiment ? Les courbes irrésistibles de son capot, son adhérence rassurante en virages serrés, l'agencement sobre et soigné de la planche de bord ?

### L'INGÉNIERIE AU SERVICE DES SENSATIONS

Il y a fort à parier que ce n'était pas aussi tangible que cela, juste un sentiment. Le sentiment que cette voiture est tout simplement faite pour vous, naturellement confortable, en quelque sorte le prolongement de votre propre corps. C'est précisément ce sentiment que s'efforcent de procurer tous ceux qui participent à la création d'une Mazda. Baptisé Jinba Ittai, ce sentiment qualifie l'osmose existant entre le véhicule et son conducteur. Y parvenir requiert une grande ingéniosité, des compétences d'exception et un souci absolu de la perfection.

### DES MAINS EXPERTES

C'est pour cette raison que Mazda s'appuie sur l'expertise de ses modelleurs et de ses maîtres artisans pour donner naissance à un véhicule. Ces spécialistes, qui travaillent en étroite collaboration avec les designers extérieur et intérieur de la marque, distillent l'essence même d'un nouveau modèle, et l'affinent jusqu'à atteindre la perfection. Il s'agit d'un processus long et complexe : au départ, les modelleurs de Mazda créent des sculptures en argile, en métal ou en bois, qui peuvent reposer sur des esquisses du bureau de style ou être simplement le reflet de leurs propres perceptions. Ces dernières servent alors de source d'inspiration pour réaliser les croquis du véhicule en question. Les modelleurs d'argile interprètent ensuite ces esquisses pour confectionner une maquette en trois dimensions.

Ils utilisent pour ce faire un savant mélange de cire, d'huile, de pigments et de granulats chauffé à environ 60°C, et passent des semaines, voire des mois à façonner ces sculptures. Une sculpture en argile à l'échelle 1/4 nécessitera huit semaines de travail environ, tandis que la confection d'une maquette grandeur nature prendra généralement six mois. Ce processus re-

quiert de réelles capacités de pensée abstraite et une parfaite perception de l'espace.

### RÉVÉLER LA QUINTESENCE

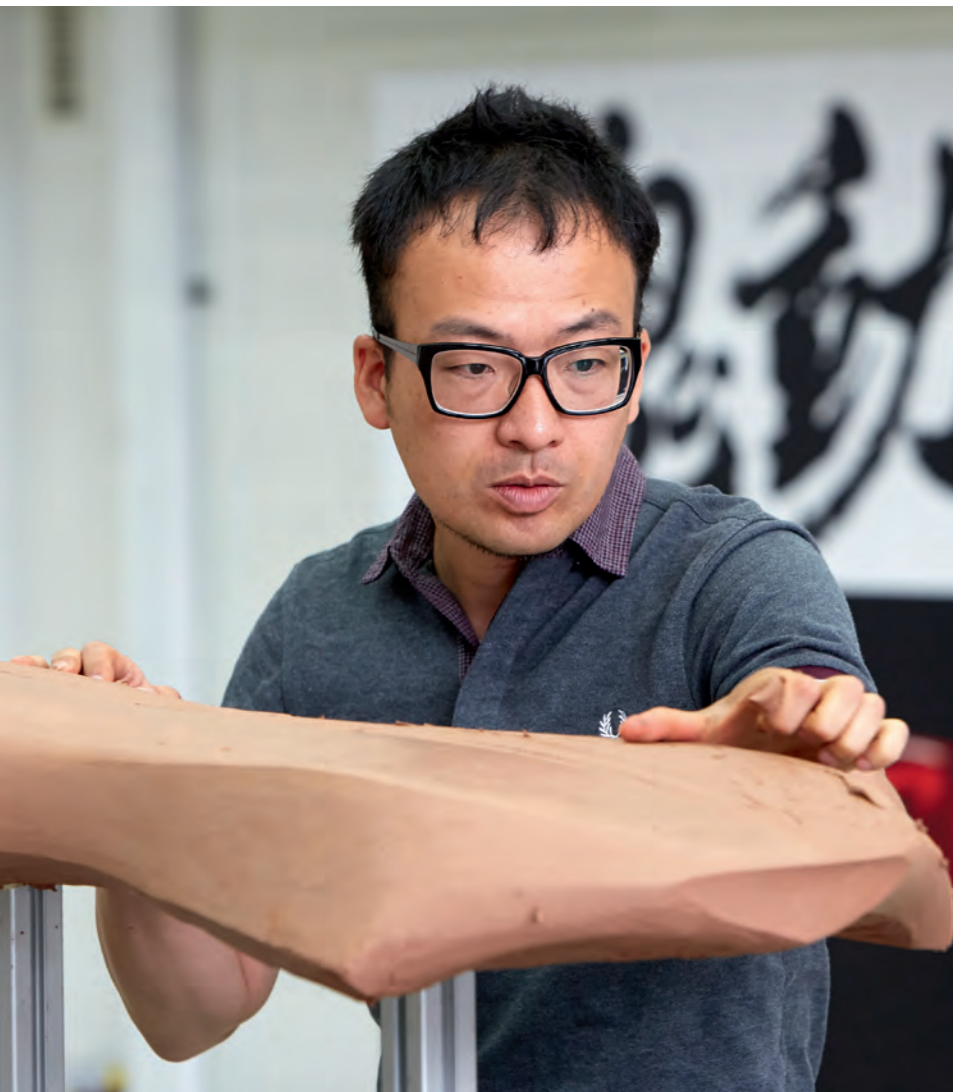
C'est seulement lors de la présentation de la maquette à l'équipe de design que la véritable essence du véhicule commence à émerger. Cette représentation concrète du véhicule en 3D constitue en effet le point de départ du processus de façonnage. Au fil des échanges entre les designers et les modelleurs, de petites modifications seront constamment apportées à la forme de base : une once d'argile retirée par-ci et quelques grammes de matière ajoutés par-là. Ce processus de co-création se poursuivra jusqu'à ce que chacune des parties prenantes soit pleinement satisfaite du



La maquette finie grandeur nature pèse environ 1 500 kg (structure métallique comprise) – un poids supérieur, dans certains cas, à celui du modèle de série.

résultat – quel que soit le temps nécessaire pour y parvenir. Pour le Mazda CX-30, il a fallu attendre près d'un an avant que son design ne soit définitivement approuvé. N'oublions pas que l'objectif est d'atteindre la perfection jusque dans les moindres détails, or cela nécessite du temps ainsi qu'un exceptionnel niveau de précision.

Les modelleurs les plus talentueux seront à même de retirer des copeaux de métal d'une épaisseur vingt fois inférieure à celle d'un cheveu humain. Ces maîtres artisans d'une grande virtuosité sont baptisés takumi. Le Japon s'appuie sur une longue tradition de l'artisanat – qu'il s'agisse de la fabrication des tatamis, des céramiques ou des baguettes, chacun de ces métiers compte ses propres maîtres artisans. Ce n'est qu'après vingt ans de ►



Le façonnage des maquettes en argile nécessite du temps, du savoir-faire et des outils appropriés, qu'il s'agisse de voitures ou de sculptures abstraites.



Cette pierre de ponçage Kodo permet d'affiner le travail du métal à l'épaisseur d'un cheveu.

# 12 000

pierres de ponçage ont été testées avant de finaliser la pierre Kodo de Mazda

perfectionnement dans sa spécialité qu'un artisan est autorisé à porter le titre très convoité de takumi. C'est le cas de trois des modeleurs employés au siège social de Mazda à Hiroshima, lesquels font l'admiration de toute l'organisation pour la richesse de leur expertise et de leur expérience. Leurs sculptures s'apparentent à de véritables œuvres d'art qui servent un seul et même but : donner vie, avec leurs mains, à l'essence même du design Kodo. Les collaborateurs de Mazda sont convaincus que ce sont de tels hommes qui, grâce à leurs mains expertes, réussissent à infuser l'âme dans chacun des nouveaux modèles de la marque.

#### DU BUREAU DE STYLE À LA ROUTE

Aussi remarquables que soient ces maquettes, tous les véhicules ne peuvent pas être confectionnés à la main. L'étape finale consiste donc à lancer en production un concept finalisé, et cela peut constituer un défi de taille. Ainsi, lors de l'adoption du langage stylistique Kodo, les ingénieurs de production se sont aperçus qu'il n'existait ni machine, ni technologie capable de repro-

duire avec précision la beauté singulière des lignes imaginées par l'équipe de design – aussi ont-ils décidé d'en créer une.

Après avoir mené des études et essais approfondis, ils ont abouti à la solution suivante qui comprend trois éléments : Kodo kezuri, ou rasage Kodo, outil permettant à une machine d'imiter les mouvements des mains du modeleur d'argile, Kodo toishi, une pierre de ponçage spéciale capable de rectifier une surface avec une précision de cinq microns, et Kodo migaki, outil de polissage capable de faire briller une surface finie sans altérer ses courbes. C'est uniquement grâce à l'engagement commun et aux efforts acharnés des designers, des modeleurs et des ingénieurs que la vision initiale d'un nouveau modèle peut finalement être transposée sur la route. Lorsque vous montez à bord d'une Mazda, vous n'avez sans doute aucune idée de la somme de réflexions et d'efforts qu'a nécessité l'élaboration de la forme de cette poignée de porte ou de la manière dont les dégradés de lumière se forment à la surface de ce panneau latéral. Mais vous ne pourrez manquer de les percevoir. ◀



Jo Stenuit, Design Director, Mazda Motor Europe.

## « L'ATTENTION AUX DÉTAILS EST ESSENTIELLE. »

### Trois questions au directeur du design Europe de Mazda.

#### Vous êtes chez Mazda depuis plus de 20 ans, comment y avez-vous ressenti l'évolution du design ?

Le design de Mazda a connu plusieurs philosophies différentes au cours des dernières décennies : Tokimeki, Nagare et maintenant, Kodo. Bien qu'elles aient pu être différentes dans leur exécution, leur mission de base est restée identique : sculpter des objets qui expriment l'aspect plaisant à conduire des autos que nous produisons.

Le plus grand changement au cours des 10 dernières années est que Mazda s'est dirigé vers des designs de plus en plus artistiques et raffinés. Il s'est agi de revenir aux bases du (bon) design automobile dans sa forme la plus pure. Cela n'a été possible que dans le cadre de la collaboration de nos studios de design au Japon, en Europe et aux Etats-Unis.

#### Comment voyez-vous la dernière évolution du Kodo design ?

Un des points clés est l'attention aux détails. La seconde phase du thème stylistique

Kodo est concentrée sur la pureté, utilisant les moins d'éléments possibles pour créer un design émotionnel. Cela ne peut être réalisé avec succès qu'avec ces quelques éléments, raffinés à l'extrême. Pour l'extérieur, nous avons pris beaucoup de temps pour trouver l'équilibre entre les éléments et s'assurer que les reflets sur la carrosserie sont aussi fascinants et parfaits que possible. Pour l'intérieur, nous voulions être sûrs que l'expérience client serait aussi bien attrayante que positive, que ce soit au moment de s'asseoir pour la première fois dans la voiture qu'au cours de nombreuses années d'usage pour le propriétaire de l'auto. Nous arrivons à ce résultat en dessinant très précisément l'architecture générale de l'intérieur, en limitant le nombre d'éléments de design et en raffinant au maximum les choix des matériaux et leurs combinaisons. Mais un design exceptionnel va au-delà de la voiture elle-même. Nous travaillons de manière proche avec le département en charge du style de la marque au sein du design de Mazda,

ainsi qu'avec les départements marketing et relations publiques. Ensemble, nous avons pu créer un environnement pour nos autos et notre marque qui reflète le plan ambitieux de Mazda de monter vers le segment premium. Nous sommes ainsi intervenus de manière très méticuleuse sur les polices de caractères utilisées, les éléments graphiques, les photographies et l'architecture autour des événements de la marque.

#### Comment pourriez-vous caractériser le mouvement de Mazda vers un design haut de gamme ces dernières années ?

C'est le résultat logique de nos efforts pour offrir une expérience produit et marque unique. Dans un monde où tout va très vite, avec des tendances de design changeant rapidement, Mazda propose une solution qui est plus hors du temps, très bien pensée avec une qualité de design conçue pour résister aux années. La beauté ne prend vie que si elle est créée avec passion, attention aux détails et un haut niveau de confiance, avec humilité.

Les Mazda  
de légende

# RX-7

## 1<sup>re</sup> Génération



# 1978

C'est le modèle à moteur rotatif qui a connu le plus de succès de tous : le RX-7 (Savanna au Japon) est une icône des années 80. Avec son moteur puissant et son design avant-gardiste, il devint rapidement très populaire aux USA comme en Europe.

# Les Mazda de légende

## RX-7 1<sup>re</sup> Génération

PRODUCTION :  
1978-1985

ENGINE:  
Rotatif à 2 rotors

CYLINDRÉE :  
573 cm<sup>3</sup> par chambre

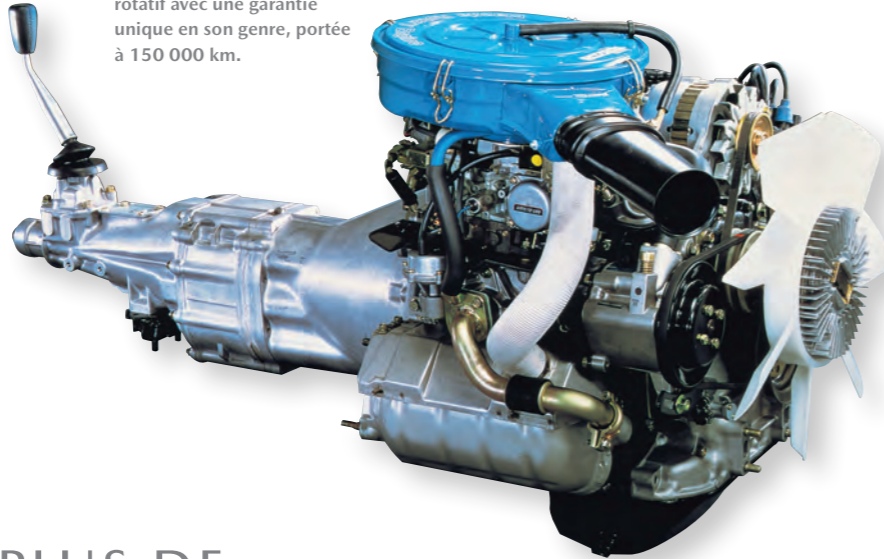
PUISSANCE MAXI. :  
77 kW/105 ch –  
121 kW/165 ch

VITESSE MAXI. :  
190-217 km/h

POIDS MINI. :  
À partir de 1005 kg

PRODUCTION :  
471 018 exemplaires

Le RX-7 proposait un moteur rotatif avec une garantie unique en son genre, portée à 150 000 km.



# PLUS DE 450 000

## RX-7 1<sup>RE</sup> GÉNÉRATION ONT ÉTÉ PRODUITS : UN SUCCÈS INÉGALÉ

Avec plus de 100 victoires en courses IMSA et la participation à de nombreuses compétitions de par le monde, sur piste comme en rallye, le RX-7 confortait le potentiel de performance et de fiabilité du moteur rotatif.



## DES DÉTAILS DE STYLE COMME SA BULLE DE VERRE ARRIÈRE DÉFINISSENT LA SILHOUETTE DU RX-7



Le design était bien dans son temps, faisant du RX-7 une des voitures cool, face aux plus grands noms des modèles sportifs de son époque.



Les phares rétractables étaient un ingrédient incontournable de toute voiture de sport qui se respecte dans les années 70.



6

## MAZDA MX-5, L'ICÔNE DE LA MARQUE

Peu de voitures ont conquis le monde entier comme l'emblématique roadster Mazda. Le MX-5 enthousiasme les fans depuis plus de 30 ans, et est plus populaire que jamais. Quel est donc le secret ? Il est nommé *Jinba Ittai*.

## MAZDA MX-5 – L'ESPRIT JINBA ITTAI

L'âme de toute voiture brille par le plaisir qu'elle procure à son conducteur, et c'est particulièrement vrai pour les véhicules sportifs. Au fil des années, Mazda a développé des modèles qui ont connu le succès et atteint de belles cotes d'amour. Mais aucun ne se démarque comme le fait le MX-5, véritable icône pour la marque.

Rares sont les produits technologiques qui atteignent le niveau de raffinement d'un véhicule moderne. Depuis près de 150 ans, les ingénieurs imaginent des solutions toujours plus pointues pour en améliorer progressivement la recette, augmentant ainsi toujours plus sa complexité. Mais bien souvent, la solution la plus simple est également celle qui procure le plus de plaisir. Prenez un cabriolet biplace léger, équipez-le d'un moteur nerveux transmettant sa puissance aux roues arrière, et l'affaire est jouée. La moindre sollicitation du conducteur est directement, précisément et immédiatement convertie en mouvement. Il y a quelque chose de simple et de foncièrement excitant dans ce type d'expérience, et comment ne pas esquiver un large sourire au volant d'une telle voiture lorsque vous enchaînez les virages serrés sur une route de campagne sinueuse. La culture japonaise dispose d'un terme bien précis pour caractériser cette sensation : Jinba Ittai – un concept issu de la tradition japonaise décrivant l'osmose entre un cavalier et sa monture, et l'une des valeurs cardinales de Mazda. Le roadster MX-5, également baptisé Miata en Amérique du Nord et Eunos au Japon, incarne mieux que tout autre ce concept.

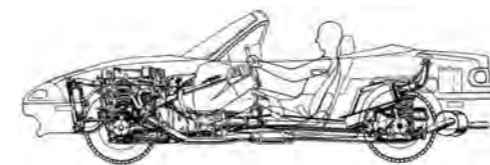
Un plaisir de conduite à l'état pur, un design de roadster intemporel, une fiabilité exemplaire et une structure allégée sous des dimensions résolument compactes – autant d'ingrédients qui, une fois combinés, constituent la recette d'un véhicule à nul

autre pareil dans l'univers automobile. Ce modèle, qui au départ avait suscité une petite rébellion dans les rangs du constructeur japonais, fait aujourd'hui figure d'icône dans l'esprit de tous les passionnés d'automobile du monde entier, après quatre générations de MX-5. Ses origines remontent à 1979, une époque où le roadster classique était devenu une espèce en voie de disparition.

### LA NAISSANCE D'UNE ICÔNE

« M. Hall, quel type de véhicule devrions-nous construire maintenant ? » C'est cette question posée par Kenichi Yamamoto, alors à la tête du département R&D de Mazda, qui en 1979 marqua le début de l'histoire, tout comme la réponse bien évidemment :

MX-5 est le nom européen de l'auto, appelée Miata aux USA et lancée sous le nom de Eunos Roadster au Japon.



Des qualités routières soigneusement mises au point permirent de créer l'esprit Jinba Ittai.



Du studio à la scène de son premier salon de l'auto, le développement du MX-5 a demandé 5 ans de travail.

« Une voiture sportive abordable, un cabriolet alliant sobriété et plaisir de la conduite décapotée, dans la plus pure tradition britannique. » Cette réponse mémorable fut donnée par Bob Hall, un journaliste automobile américain qui avait connu l'époque des roadsters classiques produits par Austin-Healey, Jaguar, Lotus, MG et Triumph. Dans les années 1960, des roadsters de légende à l'instar de la Lotus Elan ou de la Triumph Spitfire avaient fait vivre des moments d'exception à nombre de conducteurs. Toutefois, à peine dix ans plus tard, ces authentiques passionnés d'automobile virent leur rêve s'évanouir. Les réglementations en matière de sécurité anticollision ainsi qu'une profonde crise de l'industrie automobile contribuèrent grandement au déclin de ce type de véhicule.

Pour autant, rien de tout cela n'entama la passion obsessionnelle de Bob Hall pour ce type de véhicules – une passion qui remontait à sa plus tendre jeunesse lorsqu'il conduisait les cabriolets de son père. Et lorsque son ami de longue date Kenichi Yamamoto lui posa cette question fatidique, il vit enfin l'opportunité de redonner vie à ce segment de marché. Le journaliste dessina l'esquisse d'un cabriolet biplace sur un tableau noir et expliqua qu'il serait facile de créer un tel véhicule en faisant appel à des composants Mazda déjà existants. Mazda se devait de disposer dans sa gamme d'une voiture de sport légère ; il en était convaincu. Et la persévérance de Bob Hall lui valut une pro-

position d'embauche au bureau de style de Mazda en Californie qui venait d'ouvrir. Avec le concours de quelques autres ardents défenseurs du roadster chez Mazda, Kenichi Yamamoto définit les conditions de la renaissance de ce type de véhicule : il se devait bien évidemment d'être léger pour pouvoir être agile. Il devait se doter d'un moteur suffisamment puissant pour garantir un réel agrément de conduite. Il se devait d'offrir une belle sonorité. Et il devait arborer un design séduisant.

Mais il fallut attendre dix ans de plus avant d'assister à la naissance du premier Mazda MX-5 de série. En effet, plusieurs sceptiques firent entendre leur voix dans les rangs de Mazda : un tel modèle de niche serait-il même rentable ? Mais en 1984, M. Yamamoto fut nommé Président de Mazda Motor Corporation. Il avait déjà été prévu d'intercaler dans la gamme une voiture de sport légère sous le légendaire RX-7. Et Yamamoto réserva ce créneau au MX-5 Miata.

Un concours fut organisé en interne pour définir le gabarit et le style de cette nouvelle voiture de sport. Trois bureaux de style Mazda, les deux au Japon et celui de Californie, envoyèrent leur proposition : deux coupés biplace, l'un avec moteur à l'avant et transmission aux roues avant et l'autre avec moteur en position centrale et transmission aux roues arrière, ainsi qu'un cabriolet biplace avec moteur à l'avant et transmission aux roues arrière. Après avoir recueilli les avis de nombreux clients et autres ►

L'évolution du style au fil des quatre générations de MX-5 (du fond de l'image au premier plan) est subtile, mais bien affirmée.



## «INTÉGRER DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS TECHNOLOGIQUES TOUT EN CONSERVANT L'AGRÉMENT DE CONDUITE D'ORIGINE : TEL ÉTAIT LE DÉFI.»

passionnés d'automobile, c'est finalement le concept proposé par le bureau de style californien qui sortit vainqueur des urnes car il était le plus fidèle à l'esprit du roadster classique.

### QUATRE GÉNÉRATIONS DE PLAISIR DE CONDUITE À L'ÉTAT PUR

Une décennie après la première esquisse réalisée par Bob Hall, le premier Mazda MX-5 de série fut officiellement lancé lors du salon de l'automobile de Chicago en février 1989. Peu de temps après, il fit son entrée en concession, et bouleversa littéralement le monde automobile. Avec sa face avant au look irrésistible, ses lignes tout en rondeur et ses projecteurs escamotables, il se démarquait résolument tout en étant immédiatement reconnaissable en tant que tel – un authentique roadster. Une identité encore renforcée par ses qualités intrinsèques, lesquelles caractérisaient chacune de ses générations suivantes : un moteur quatre cylindres délivrant suffisamment de puissance pour procurer du plaisir, mais pas au point de compromettre la maîtrise du véhicule. Une boîte manuelle courte pour garantir des changements de rapport rapides et incisifs. Un centre de gravité bas, un moteur en position centrale avant avec transmission aux roues arrière et une suspension réactive permettant au véhicule de faire corps avec la route dans le plus pur esprit Jinba Ittai. Et un échappement exclusif conférant au moteur du Mazda MX-5 une sonorité délicieusement rauque.

Même les plus optimistes n'auraient pu imaginer que cette recette remporte un tel succès. Au départ, Mazda tablait sur 40 000 ventes par an. Mais très vite, il est apparu évident que cela ne suffirait pas à répondre à la demande. Au Japon par exemple, la demande se chiffrait en milliers d'unités par mois au lieu des quelques centaines initialement prévues. En Europe, des importateurs indépendants achetaient des versions siglées Miata

en provenance d'Amérique du Nord et les revendaient en réalisant des marges considérables. Et lors de la commercialisation du MX-5 en Allemagne en 1990, les 2 000 véhicules qui avaient été alloués à ce marché cette année-là furent écoulés en quelques jours. Au terme du cycle de production, 450 000 unités avaient été vendues.

Aussi, lorsque le Mazda MX-5 de deuxième génération fut dévoilé lors de l'édition 1997 du salon automobile de Tokyo, les attentes étaient particulièrement élevées. La fidélité à l'esprit *Jinba Ittai* constituait bien évidemment un impératif absolu pour l'équipe de design et d'ingénierie de Mazda. Pourquoi changer une recette qui gagne ? La perfection se niche dans les détails, et c'est à ce niveau que des modifications furent apportées. Débarassé de ses projecteurs escamotables et doté d'une silhouette plus dynamique et athlétique, le nouveau MX-5 avait tout simplement gagné en maturité. La stratégie consistant à lui conserver tout son charme originel et à ne modifier que le strict nécessaire porta ses fruits : en 2005, alors que la troisième génération de ce modèle s'apprêtait à voir le jour, les ventes totales de Mazda MX-5 avaient franchi la barre des 700 000 unités.

Dans les années 2000, l'industrie automobile connut une véritable révolution technologique avec l'avènement des systèmes de sécurité active. Intégrer ces nouveaux équipements tout en conservant l'agrément de conduite d'origine : tel était le défi à relever par la troisième génération du Mazda MX-5 lors de son lancement en août 2005. L'adoption d'airbags latéraux, du contrôle dynamique de la stabilité et de freins surdimensionnés contribua à rendre encore plus sûr le comportement du véhicule en conduite enlevée. En se dotant d'équipements tels que le système d'entrée sans clé ou le système audio premium Bose à sept haut-parleurs développé pour la conduite décapotée, le MX-5 gagna encore en modernité. Il hérita également d'un ►

## MAZDA MX-5, L'ICÔNE DE LA MARQUE



Moteur central avant, propulsion, répartition parfaite du poids à 50/50 : les ingrédients de base se transmettent de génération en génération.



Dans les enchaînements de courbes comme en ville, le MX-5 est toujours à l'aise.

design plus agressif et affirmé. Et pour la toute première fois, il fut également proposé dans une version à toit rétractable à commande électrique. Grâce à la stratégie d'allègement de Mazda, ce MX-5 accusait un poids légèrement inférieur à celui de son prédécesseur malgré son habitabilité accrue, sa dotation plus riche et son gabarit un peu supérieur. Ses moteurs plus puissants lui garantissaient en outre une conduite plus gratifiante que jamais. Lorsque Mazda célébra le 25ème anniversaire du Mazda MX-5 en 2014, un an avant la sortie de la quatrième génération, les ventes du MX-5 avaient franchi la barre exceptionnelle du million d'unités, confirmant ainsi son statut du roadster le plus vendu au monde. La concurrence tenta bien évidemment de copier la formule mais en vain. Dans la catégorie des roadsters accessibles, le Mazda MX-5 fait cavalier seul.

Et nous voilà arrivés au centenaire de Mazda, célébré par ce Mazda MX-5 de quatrième génération qui fait le bonheur de tous ses propriétaires à travers le monde, tout comme ses trois prédécesseurs avant lui. Certes, il dispose des dernières avancées technologiques, à l'instar des technologies Skyactiv et des systèmes de sécurité active i-ACTIVSENSE. Mais il ne s'est pas coupé

de ses racines. Le MX-5 actuel est le plus léger depuis le modèle de première génération. Avec un moteur repoussé encore plus vers l'arrière et une silhouette basse, le centre de gravité s'en trouve encore abaissé. En outre, la fluidité du design Kodo transpose le classicisme du MX-5 dans la modernité.

Le MX-5 compte plus de 280 prix à son actif, dont de très nombreux titres de Voiture de l'Année, tant au niveau national qu'international, preuve que cet amour est également partagé par les critiques automobiles. Et cette adoration ne se limite pas au modèle de série. Des dizaines de séries limitées du MX-5 ont été produites au Japon, en Europe et aux États-Unis et sont extrêmement recherchées. Le Mazda MX-5 est également le modèle le plus utilisé en compétition sur les circuits de la planète. Et les nombreux concept-cars qui en sont dérivés ont tous contribué à décupler la fascination pour ce véhicule d'exception. Tous ces points concourent à démontrer que dans la vie, les meilleures choses sont également les plus simples. Simples comme un petit roadster, léger et accessible. Un concept du passé que le MX-5 a su transposer dans l'avenir – une authentique Mazda avec l'âme d'une voiture de sport. ◀

## CONTINUER DE FAIRE VIVRE LA LÉGENDE

Alors qu'en Occident, la restauration des grands classiques automobiles par leur constructeur d'origine est une pratique répandue, le fait d'encourager l'utilisation de véhicules anciens est un concept totalement nouveau au pays du Soleil-Levant. Par chance, Mazda a souhaité lancer ce concept novateur au Japon à travers une initiative visant à promouvoir la restauration des MX-5 de première génération, faisant ainsi écho au Mazda MX-5 qui, en son temps, avait changé la perception du public vis-à-vis du roadster. Une équipe de techniciens Mazda expérimentés issus de Mazda E&T – une filiale du constructeur chargée des activités de recherche et de développement dans le domaine des carrosseries, ainsi que de l'élaboration des concept-cars destinés aux salons automobiles et autres séries limitées

– est entrée en fonction en janvier 2018 avec pour objectif de restaurer environ six voitures par an. Le premier MX-5 achevé par l'équipe de restauration de Mazda a été remis à son propriétaire à l'occasion d'une cérémonie spéciale qui s'est tenue au siège social d'Hiroshima en août 2018. Ce client avait acheté son modèle V Special flambant neuf 26 ans auparavant, et décidé d'en confier la restauration à cette équipe afin de prolonger le plaisir que lui avait toujours procuré ce véhicule. Après avoir pris possession de son « nouveau » MX-5, il a indiqué qu'il comptait le conduire pendant encore 20 ans, puis en faire don à Mazda. Ce sont de tels passionnés – qu'ils soient clients, designers ou ingénieurs – qui sont le moteur du développement du MX-5 depuis ses débuts.

C'est Nobuhiro Yamamoto en personne qui est en charge de ce programme. Ancien responsable du projet MX-5 et désormais ambassadeur du roadster Mazda, il est le garant d'un service de restauration parfait.



Les Mazda  
de légende

# RX-7

## 3<sup>e</sup> Génération



# 1991

C'est la même année que la mémorable victoire de Mazda au Mans qui a été celle du lancement de la troisième génération du RX-7, la sportive ultime avec moteur rotatif.

# Les Mazda de légende

## RX-7 3<sup>e</sup> Génération

PRODUCTION :  
1991-2003

MOTEUR :  
Rotatif à 2 rotors et  
double turbo

CYLINDRÉE :  
654 cm<sup>3</sup> par chambre

PUISSANCE MAXI. :  
176 kW/240 ch -  
206 kW/280 ch

VITESSE MAXI. :  
250 km/h  
(limitée électroniquement)

POIDS MINI. :  
À partir de 1 240 kg

PRODUCTION :  
68 589 exemplaires



CETTE GÉNÉRATION DE RX-7  
AVAIT DES PERFORMANCES  
PROCHES DE CELLES DES  
SUPERCARS  
DE L'ÉPOQUE



Avec un double turbo séquentiel, le  
RX-7 FD pouvait atteindre une puissance  
allant jusqu'à 280 chevaux.



Grâce à une suspension à  
double triangulation en  
aluminium et de nombreux  
autres éléments allégés,  
le RX-7 offrait un excellent  
rapport poids-puissance.



Le dessin ultra-sportif de cette  
génération est bien connu des fans de  
jeux vidéo, où elle est très populaire.



## MAZDA – UNE EXPÉRIENCE ÉMOTIONNELLE

Certaines voitures sont conçues pour être utilisées comme des outils de transport de marchandises et de passagers. Les voitures Mazda sont, elles, faites pour être conduites. Que ce soit en termes de conception, de maniabilité ou de moteur, Mazda ne recherche jamais à seulement satisfaire des besoins mais aspire à toujours susciter la fascination. Son succès à cet égard est attesté par les vastes communautés de fans dans le monde entier. Voici quelques exemples notés au fil des ans.

### EXPÉRIENCES DE CONDUITE UNIQUES

La meilleure façon pour un constructeur automobile de mettre en valeur un de ses véhicules est sans aucun doute de le montrer en train d'évoluer sur une belle route. Avec ses événements spéciaux privilégiant la conduite, c'est exactement cela que vise Mazda, en offrant aux passionnés des moyens vraiment uniques de découvrir encore mieux leurs véhicules préférés. Dans cet esprit, Mazda Motors Allemagne a convié sept fans de la marque à prendre part, en Norvège, à l'événement « The Curve of Your Life ». Les participants, qui avaient démontré leurs aptitudes de la conduite au cours d'une épreuve de qualification, se sont vu remettre une Mazda MX-5 RF pour explorer les paysages magnifiques de la côte ouest de la Norvège, lors d'un périple de trois jours de Bergen à Kristiansund. « Impossible de trouver plus de virages qu'ici », déclarait l'un des heureux concurrents à la fin de l'expérience.

Moins sportif, mais tout aussi divertissant : l'événement « My Magic Road Trip » proposé par Mazda Suisse, au cours duquel les fans de Mazda ont piloté une Mazda CX-5 sur l'un des trois itinéraires sélectionnés à travers la Suisse. Les participants ont traversé de spectaculaires paysages, et découvert des endroits uniques et peu fréquentés.

L'approche proposée par les « Epic Drives » de Mazda UK est différente : dans une série de films, Mazda a mis en scène différents modèles dans des environnements sortant de l'ordinaire. Un exemple particulièrement mémorable : une Mazda CX-5 AWD de série a été la première voiture à réussir la traversée du lac Baïkal en Sibérie. Mazda a travaillé avec la réserve naturelle de Baïkalsky afin de s'assurer que cet événement n'aurait pas d'impact sur l'écosystème de ce site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

## 7 LA FASCINATION POUR LA MARQUE

Une marque ne se positionne avec succès qu'à travers les personnes et les lieux qu'elle atteint. Dans ce chapitre, vous allez découvrir quelques exemples du fort impact de Mazda – avec ses fans, dans divers événements ou même dans la culture pop.



Des Mazda fonçant vers le ciel surplombent l'édition 2015 du Festival of Speed de Goodwood.

## CÉLÉBRER ET PROMOUVOIR LE SPORT AUTOMOBILE

L'esprit de challenge qui caractérise Mazda se reflète également dans les activités de la marque en matière de sport automobile. Il était par conséquent logique que Mazda fasse, en 2015, son entrée au Festival of Speed de Goodwood, dans le sud de l'Angleterre, célèbre mondialement. Cette année-là, Mazda était le principal partenaire du traditionnel festival du sport automobile, et la spectaculaire sculpture de 40 mètres de hauteur, constituée de poutrelles d'acier en spirale d'un poids de 120 tonnes, était dédiée au constructeur automobile japonais. Au sommet, deux modèles Mazda emblématiques : une LM55 Vision Gran Turismo®, conçue pour le célèbre jeu vidéo, et une Mazda 787B, la formidable voiture de course ayant remporté les 24 heures du Mans en 1991 – la première voiture japonaise et la première et unique voiture de course à moteur rotatif de l'histoire de la course.

L'engagement de Mazda pour le sport automobile va cependant bien au-delà de sa propre expérience de la course : en proposant, avec le MX-5, une voiture de course abordable et en même temps très performante, Mazda est devenu un pilier du populaire sport automobile à l'occasion d'innombrables championnats.

La Global MX-5 Cup est un des exemples de l'implication de Mazda en sport automobile. La première course de MX-5 avait eu lieu dès 1989, en ouverture du Grand Prix de Macao.



## LES VOITURES DANS LA CULTURE POPULAIRE

Aujourd'hui, les voitures sont un élément essentiel de la culture populaire. Une réalité à laquelle Mazda adhère pleinement. Avec « Mazda Garage », Mazda Motors Allemagne a trouvé une façon créative de distraire les fans dans les nouveaux médias. Dans cette série allemande disponible sur YouTube, les animateurs Det Müller, Cyndie Allemann et Gerrit Behage mettent en scène, de manière ludique, des voitures Mazda, en restaurant par exemple une Mazda Cosmo Sport et en participant à un rallye de voitures classiques, ou en optimisant une Mazda MX-5 de première génération de manière à battre le record du plus grand nombre de virages parcourus en 12 heures. Le succès de ce format peu orthodoxe, qui a connu trois saisons jusqu'à présent, a été surprenant, avec des millions de visionnages, se plaçant au deuxième rang des chaînes automobiles les plus populaires sur YouTube.

Mais à part cela, Mazda figure régulièrement dans des formats médiatiques populaires, qui font ressortir le lien émotionnel avec ses voitures. Les voitures de sport Mazda RX-7 et MX-5 sont parmi les plus présentes dans des films à succès comme « Fast and Furious », des séries télévisées comme « Malcolm » ou des clips musicaux, par exemple celui du morceau « Bebot » des Black Eyed Peas. Les jeux vidéo ont vu leur importance s'accroître de manière significative dans la culture pop de ces dernières années, et il n'est pas surprenant que les voitures Mazda soient largement représentées dans les jeux de course populaires tels que les séries Forza Horizon, Gran Turismo ou Need for Speed.



## MIATALAND

Le petit village de Piedicolle au sud de Pérouse cache un paradis pour les fans de MX-5. Mitaland est le seul hôtel au monde qui a le roadster Mazda pour thème principal. Andrea Mancini y expose fièrement les quelque 30 modèles de sa collection.

## LE MAZDA MX-5 - RASSEMBLER LES AMATEURS DE ROADSTERS DU MONDE ENTIER

Une voiture de sport pour tous, qui allie le plaisir de conduire un roadster à la fiabilité de l'ingénierie japonaise – telle est la clé du succès du Mazda MX-5, générant une communauté de fans particulièrement active : depuis le tout début, les propriétaires et les admirateurs de MX-5 ont créé des clubs, assisté à des événements, établi des records du monde ou de simples balades afin de célébrer le mode de vie en roadster.

L'un des plus grands clubs de propriétaires en Europe est le Registrato Italiano Mazda MX-5, qui compte plus de 5 000 membres. Depuis sa création en 1995, il a organisé 78 rallyes régionaux et nationaux et a apporté son soutien lors d'événements de clubs MX-5 étrangers, en coopération avec Mazda et le réseau de concessionnaires italiens. La communauté des fans de MX-5 aux Pays-Bas a même établi un record du monde dans le Livre Guinness : le 15 juin 2013, 683 MX-5 ont formé le plus long

défilé automobile du monde sur les routes qui entourent le centre d'essais RDW de Lelystad. Le précédent record avait également été établi en 2010 par des fans de Mazda, avec 459 MX-5 défilant à Essen, en Allemagne. Mais le Japon n'est bien sûr pas sans compter une large communauté de fans. Lorsque le MX-5 a fêté son 20e anniversaire en 2009, plus de 1 600 MX-5 et 2 500 fans du Japon et d'ailleurs se sont réunis au centre d'essai de Miyoshi, à Hiroshima, pour le célébrer en grand.

À l'occasion de son 100e anniversaire, c'est avec une profonde gratitude que Mazda remercie ses fans pour leur enthousiasme. C'est à eux que la société doit l'ultime confirmation que le fait d'aller à contre-courant a été la bonne voie depuis le début. Des expériences mémorables avec des voitures uniques et des fans inspirés – qu'espérer de plus pour combler un constructeur automobile ?

# UNE HISTOIRE DE FAMILLE

La passion pour Mazda est sérieusement ancrée dans la famille Frey. Il y a quelques années, Walter Frey et ses deux fils ont créé le premier – et seul à ce jour – musée Mazda ouvert au public. Aujourd'hui, des fans de la marque viennent de partout dans le monde à Augsburg, dans le sud de l'Allemagne, pour vivre l'histoire de Mazda au travers de ses voitures.



Joachim, Walter, et Markus Frey (de gauche à droite): le Mazda Classics Museum est une affaire de famille.

## Quelle est votre histoire avec Mazda ?

**Walter Frey:** J'avais 24 ans quand j'ai décidé d'ouvrir une concession automobile. C'était il y a plus de 40 ans et Mazda commençait à émerger comme marque de choix. Technicien (électrique) de formation, j'étais intrigué par le fait que Mazda soit la seule marque qui continuait dans la voie du moteur rotatif.

**Comment est-ce que cela vous a amené à la création d'un musée dédié aux modèles classiques de Mazda ?**

**Walter Frey:** Le musée est basé sur notre collection personnelle. Nous avons toujours aimé les Mazda et à un moment nous nous sommes posés la question de mettre à disposition du public ces magnifiques modèles. **Markus Frey:** Au début, c'était juste une idée pour nous-mêmes. Mais lorsque nous avons trouvé un lieu adapté et commencé les travaux de rénovation, Mazda s'est investi dans le projet. C'est alors que nous avons compris qu'il serait possible d'en faire un lieu public.

## Quelles sont les voitures exposées les plus particulières ?

**Markus Frey:** Tout dépend de la perspective de chacun. Nous nous sommes rendus compte que même les modèles les plus communs pouvaient être très spéciaux pour certaines personnes. Je me souviens de la réaction émue de la secrétaire de direction de Mazda Allemagne à la découverte de la 323 de 1978 ici, sa première voiture. Après tout, la plupart des gens qui viennent ici ne sont pas des historiens automobiles, ce sont des fans de Mazda, comme nous !

**Joachim Frey:** Pour nous, ce qui est important est que chaque auto a son histoire. Il y a ici un camion de pompiers Mazda qui a été amené par la route par un ami de Markus qui a traversé l'Allemagne à son volant, une aventure pour un moteur rotatif vieux de 50 ans. Et il y a la Roadpacer de Nouvelle-Zélande : un fan local a entendu parler de l'ouverture du musée, nous a



contacté pour nous dire qu'il avait trouvé cette auto, pouvait se charger de l'acheter et l'amener au port pour nous.

**Walter Frey:** Nous ne nous connaissons pas du tout et il était prêt à faire tous ces efforts, simplement par passion. Nous l'avons rencontré plusieurs fois depuis, ce qui montre comment l'amour pour Mazda peut fédérer, même à tant de distance. Et aujourd'hui c'est encore plus facile de rester en contact grâce à la technologie : parfait pour entretenir les liens comme pour trouver de nouveaux trésors potentiels pour le musée.



## Qu'est-ce qui rend Mazda si spécial à vos yeux ?

**Markus Frey:** Mazda fait les choses différemment, depuis toujours. Et quand les choses sont différentes, les gens adorent ou détestent. Dans le cas de Mazda, la tendance est plutôt à l'amour !

**Joachim Frey:** Il y a aussi un autre aspect, les fans de Mazda sont passionnés, parfois même un peu fous. Par exemple, pour le 30e anniversaire du Mazda MX-5, de nombreux clubs ont organisé leurs meetings ici. À cette occasion, Nobuhiro Yamamoto, ancien responsable du programme

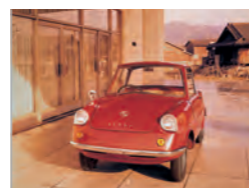
Le Mazda Classics Museum expose toute une variété de modèles iconiques et populaires au cours de l'histoire de Mazda.

MX-5, nous a honoré de sa présence. C'est quelque chose qui ne se produirait probablement jamais chez un autre constructeur. Quand les fans l'ont vu, ils devenus fous ! Ils lui demandaient de signer leurs boîtes à gants, compartiments moteur, n'importe quelle partie de leur auto. Et il était ravi de le faire. Cela nous rappelle que nous sommes une famille obsédée par les Mazda, mais que nous sommes aussi partie intégrante de la grande famille Mazda. Dans ces moments vous ressentez particulièrement la passion partagée pour la marque, ce qui donne toute sa raison d'être à ce musée.

# LES MODÈLES MAZDA AU FIL DU TEMPS



Mazda-Go  
1931



R360 Coupé  
1960



Carol  
1962



Luce  
1966



Cosmo Sport 110 S  
1967



Luce R130 Coupé  
1969



616/RX-2  
1970



RX-3  
1971



RX-4  
1972



Chantez



RX-5  
1975



Roadpacer



323  
1977



929



RX-7  
1978



929 Coupé  
1981



RX-7 Cabriolet  
1987



323 F  
1989



MX-5 NA



Autozam Carol



Eunos Cosmo  
1990



121



MX-3  
1991



RX-7  
1991



Autozam AZ-1  
1992



Xedos6



323 F  
1993



Demio  
1996



MX-5 NB  
1998



Mazda6  
2002



Mazda3  
2003



RX-8



MX-5 NC  
2005



Mazda5



CX-7  
2006



Mazda2  
2007



CX-5  
2012



Mazda6



Mazda2  
2014



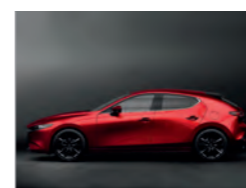
MX-5 ND  
2015



CX-3



CX-5  
2017



Mazda3  
2019



CX-30



MX-30  
2020

---

## ÉDITEUR

Mazda Motor Europe GmbH  
Public Relations  
Hitdorfer Strasse 73  
51371 Leverkusen  
Allemagne

**Réalisation :**  
Nicolas Valeano,  
Storymaker GmbH,  
autodrom publications

**Impression :**  
paffrath print & medien gmbh  
Auf dem Knapp 33-53  
42855 Remscheid  
Allemagne

